Ontario Northland Transportation Commission

2006 – 2007 Annual Report

www.OntarioNorthland.ca

Ontario Northland

Ontario Northland

Ontario Northland Transportation Commission
555 Oak Street East
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 or 1.800.363.7512
info@ontc.on.ca
www.OntarioNorthland.ca

Of special note:

This report covers Ontario Northland's 2006-2007 fiscal year, the twelve month period beginning April 1, 2006 and ending March 31, 2007.

Ontario Northland's 2005-2006 Annual Report covered a fifteen month period, from January 1, 2005 to March 31, 2006, as our year end was altered in 2006 in order to establish a year end consistent with that of the Province of Ontario.

Table of Contents

Company Overview 1

Message from the Chair 3

Corporate Governance 5

Corporate Services 6

Ontera (Telecommunications Services) 8

Passenger Services 11

Rail Services 15

Refurbishment Services 19

Financial Overview 22

Financial Statements 23

- Management's Responsibility 23
- Auditor's Report 24
- Consolidated Financial Statements 25
- Summary of Significant Accounting Policies 32

Company Overview

Ontario Northland, an operational enterprise of the Province of Ontario, was established in 1902 and is a recognized leader in promoting sustainable economic growth by establishing and operating transportation and telecommunications links throughout northern Ontario.

Headquartered in North Bay and operating primarily in northeastern Ontario, Ontario Northland's non-commercial or provincially-mandated services include:

- the Little Bear (freight and passenger train service between Moosonee and Cochrane, with passenger connections to Iroquois Falls, South Porcupine and Timmins);
- the Moosonee barge (providing freight transportation services between Moosonee and the island of Moose Factory);
- the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto, with connections to Driftwood, Hearst, Iroquois Falls, Kapuskasing, South Porcupine and Timmins); and
- the Polar Bear Express (summer excursion train between Cochrane and Moosonee).

Commercial services include:

- corporate realty;
- the Dream Catcher Express (fall excursion train between North Bay and Temagami);
- Ontera telecommunications services;
- rail car refurbishment services;
- rail freight services; and
- scheduled and charter motor coach services and Bus Parcel Express.

The Company boasts more than 1,000 employees, who live and work in northern Ontario and northwestern Quebec.

2006 FedNor
Ontario Northland

In 2006-2007, Ontario Northland continued to contribute significantly to the social and economic fabric of northern Ontario, while at the same time, making positive strides forward in our effort to achieve financial viability.

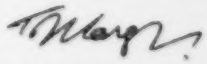
The skill and dedication of all Ontario Northland employees, coupled with the ongoing support and commitment of the Government of Ontario, resulted in many accomplishments over the past year, including:

- Providing transportation solutions to more than 345,000 passengers who rode on one of our motor coaches or passenger trains;
- Being awarded several telecommunications contracts, which will result in significant revenues over the next several years;
- Carrying more than 53,000 freight carloads over our 700 miles of track, including a significant volume of traffic between Cochrane and Moosonee as we worked to support the developing mining industry on the James Bay Coast;
- Working towards improvements in the train service we offer between Cochrane and Moosonee, which will result in the separation of our passenger and freight services in this region later this year; and
- Delivering refurbished cars of exceptional quality to our GO Transit clients, who commented that: "the quality of the cars being refurbished by Ontario Northland is top notch and the cars are absolutely stunning. This is a direct result of the pride that Ontario Northland employees put into their work."

We continue to work towards achieving positive financial results as we progress through multi-year business and strategic plans directed towards future financial viability. Ontario Northland incurred a loss of $10.7 million for the year ended March 31, 2007. The Company recorded increases in operating revenues and expenses, as well as in non-operating expenses.

As we move forward, we remain committed to our mandate of connecting the North by providing transportation and telecommunications solutions, and to contributing to the economic prosperity of the region.

Sincerely,



Ted Hargreaves
Chair

Ontario Northland

The President and CEO of the Company reports to the Ontario Northland Transportation Commission, comprised of a Chair and nine members, each of whom have been appointed by the Province of Ontario.

The Commission, in turn, reports to the Ministry of Northern Development and Mines and its Minister, who are responsible for overseeing the Company on behalf of the Province of Ontario.

Commission Members

Chair

Ted Hargreaves, North Bay

Commissioners

Mathilde Bazinet, North Bay

Dan Belisle, Cochrane

René Fontaine, Hearst

Carson Fougère, North Bay

Margaret Hague, Spring Bay

Randy Kapashesit, Moose Factory

David Plourde, Kapuskasing

Donavon Porter, Haileybury

Lad Shaba, Chaput Hughes

Principal Officers

Steve Carmichael - President and CEO

Grant Bailey - Vice President of Rail

Kevin Donnelly - Vice President of Finance and Administration

Paul Goulet - Vice President and General Manager of Ontera (Appointed September 2006)

Marc Rancourt - President and General Manager of Ontera (To October 2006)

Cheryl Sutton - Vice President of Passenger Services

Russ Thompson - Counsel

Ontario Northland's Corporate Services Division is comprised of various departments, which provide centralized services and support to the Company, and our internal and external stakeholders, in the areas of:

- Corporate Realty
- Finance
- Human Resources
- Information Technology (IT)
- Legal
- Property Management
- Public Relations
- Purchasing
- Strategic Planning

Accomplishments

- **Improved Planning Process**

  We continued to work on improved communication and employee involvement in the annual business planning process in order to ensure more effective strategies and tangible results.

- **Proactive Approach to Health and Safety**

  Health and safety efforts at the Company continued to progress this year, as all divisions worked to proactively address health and safety concerns, resulting in a reduction in injury severity. In addition, in light of our ageing workforce, we are increasingly focusing on preventative activities to reduce the frequency and reoccurrence of injury.

- **Introduction of a Wellness Program**

  The Company introduced a wellness program, which offers employee education to promote good health, nutrition and fitness. We are also proud to support and encourage the involvement of our employees in community activities, which benefit their overall well-being.

- **New IT Applications to Support Operational Divisions**

  Our IT Department continued to work with operational divisions to develop IT applications to improve efficiencies. Specifically, we worked with the Refurbishment Division on enhancements to the resource planning system and with our Rail Division on a system to enhance operations in our Rail Traffic Control office. We have also been developing an advanced ticketing, reservation and revenue accounting system for use in Passenger Services and were able to successfully test the system with the Dream Catcher Express excursion product. We look forward to introducing this system to widespread use next year.

- **Energy Efficient Solutions**

  Over the last several years, our Property Management Department has implemented smart, energy efficient solutions to reduce our energy consumption and increase the comfort of our employees. These initiatives include: proactive maintenance for heating and ventilation systems; the use of a water coil to cool building air, rather than air conditioning; and the use of a radiant heat system and boiler controls. These solutions are better for both employees and the environment, and offer costs savings to the Company.

Challenges

- **Cash Flow Concerns**

  Ontario Northland continued to face significant cash flow challenges in 2006-2007. As a result, capital spending was restricted.

- **Cost-Saving Measures**

  As the result of the shut down of one of our key rail freight clients, lower than expected revenues within our telecommunications division, and the curtailment of our haulage agreement with CN, cost-saving measures were implemented.

- **Increased Efficiencies**

  We continue to search for increased efficiencies within our operations and as well, to provide support to our operating divisions in their efforts to service the needs of our northern customers.

Ontera, a fully integrated telecommunications company, offers a wide range of telecommunications and IP-based (Internet Protocol) solutions including Internet, long distance, voice, data and information technology services throughout Northern Ontario.

Accomplishments

- **More than 25,000 Customers**

  We provide northern-based telecommunications services and solutions to more than 25,000 personal and business customers, in communities throughout northern Ontario. Our coverage area encompasses more than 200,000 km^2 and 550,000 people.

- **New Reciprocal Agreement with TELUS**

  Ontera and TELUS agreed in July 2006 to the amicable conclusion of our strategic alliance agreement and instead, have entered into a new reciprocal agreement. The essence of the new agreement is that we will now consider each other partners of choice for at least the next three years. The change to the strategic alliance agreement was precipitated by the strength of Ontera's brand in the marketplace and, will result in substantial savings for Ontera.

- **Focus on Engineering**

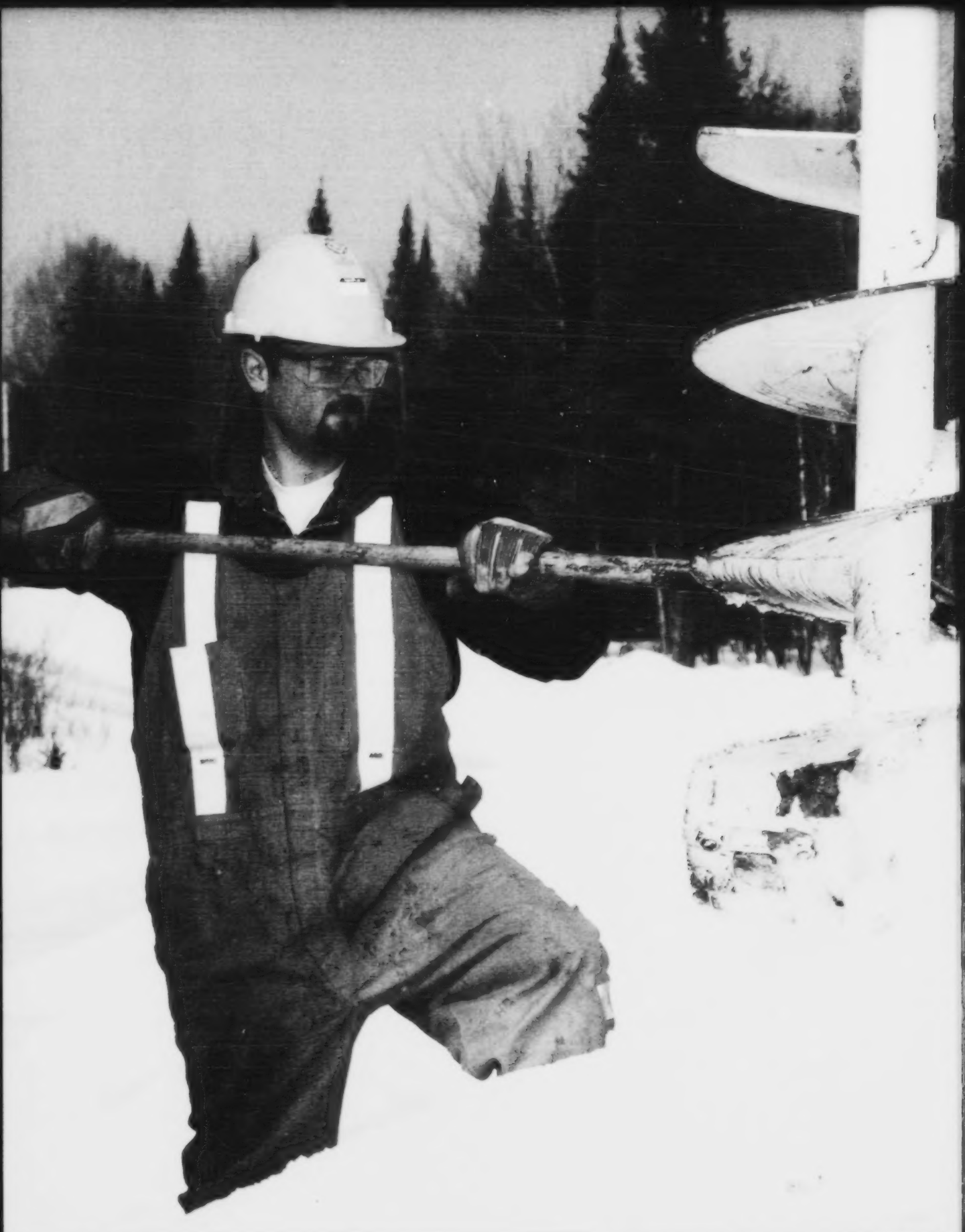
  Ontera's strategic direction has been refocused on engineering, rather than marketing, as we work to capitalize on wholesale opportunities and focus on providing the backbone for telecommunications services in northern Ontario.

- **Smart Systems for Health Agency (SSHA)**

  SSHA, Hydro One Telecom (HOT) and Ontera, which are all operational enterprises of the Government of Ontario, have joined together in a unique agency-to-agency procurement model to meet the telecommunications needs of SSHA and the medical community of Ontario. Ontera has been selected to provide connectivity and network management for Local Health Integration Network (LHIN) 13, a geographical unit within northeastern Ontario, comprising 72 health service provider sites requiring a high bandwidth and dedicated private fibre-based network. Additionally, Ontera has been selected as prime in partnership with TBay Tel to implement LHIN 14 in northwestern Ontario for a combined total of 117 healthcare facilities across the north.

- **Softswitch Telecommunications Technology System**

  Ontera is in the process of implementing a new softswitch telecommunications technology system that will enable us to offer local telephone services to residential, business and other carrier markets over an IP-based services platform. The project will result in Ontera installing our softswitch hardware in two of northern Ontario's largest urban centres. It will also allow us to offer customers advanced voice services with improved quality and efficiency, at a lower cost.



- **NEOnet**

  NEOnet (the Northeastern Ontario Communications Network Inc.) awarded a $5.5 million contract to expand broadband services to Ontera, which will see us implement high speed Internet service in currently underserviced communities in the Timiskaming District and Gogama-Foleyet area. At its completion, nearly 3,000 additional residences, businesses and public sector entities throughout northeastern Ontario will have the opportunity to benefit from this project.

Challenges

- **Change in Focus**

  As Ontera changes from a marketing-based to an engineering-based focus, we are necessarily challenged to restructure our operations as we work to capitalize on this business opportunity.

- **Investment in Infrastructure**

  With our new engineering-based focus, and given the ever-improving nature of telecommunications technology, significant investments in infrastructure are required.

- **Diversity**

  There exists a need to protect essential telecommunications services in northern Ontario with a diverse network topology. This diversity refers to creating a self healing network to ensure the reliable and continuous flow of voice and data during equipment or network failures and would eliminate the single points of failure that exist today.

Ontario Northland's Passenger Services Division serves the needs of all of our passengers and encompasses both our Motor Coach Services and Rail Passenger Services Departments.

Motor Coach Services

Our Motor Coach Services Department operates a fleet of 25 highway motor coaches that provide scheduled service between Hearst and Toronto, along the Highway 11 corridor which passes through Cochrane and North Bay, and along the Highway 69 corridor, which passes through Timmins and Sudbury. Our scheduled bus service is an affordable and reliable way to travel to and from northeastern Ontario.

We also offer charter and tour services for groups traveling throughout Canada, along with Bus Parcel Express (BPX) services. BPX is a shipping service which offers station-to-station delivery of envelopes and parcels, often on the same day. The transportation of these parcels is handled through scheduled motor coach service routes, with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

Rail Passenger Services

Our Rail Passenger Services Department is responsible for the operation of our four passenger trains: the Dream Catcher Express, the Little Bear, the Northlander and the Polar Bear Express.

The Little Bear, Northlander and Polar Bear Express are operated as non-commercial (provincially-mandated) services.

Accomplishments

- **More Than 345,000 Passengers Each Year**

  In 2006-2007, more than 345,000 passengers traveled aboard either one of Ontario Northland's highway motor coaches or on one of our four passenger trains.

- **Motor Coach Ridership**

  Ridership on our scheduled motor coach service decreased by 1.2% to 264,150 (versus the previous 12-month period). Charter days decreased by 10.2%, to 756, as a result of reduced availability of coaches for charter due to needs within our scheduled service and as well, our preventative maintenance program, designed to extend the life of our coaches. Three new coaches were leased this year, allowing us to retire two ageing coaches and as well, add to our capacity.

- **Ridership on Passenger Trains**

  Ridership on our Little Bear train was exceptionally strong this year, with an increase of 10.2% over the previous 12 month period, to 38,157 passengers. This growth can be attributed, in part, to increased mining activity on the James Bay Coast. In 2006, the Polar Bear Express season was shortened to nine weeks, versus the traditional ten; ridership on the train continued to decline, by 9.5% (adjusted for the shorter season) to 8,497 passengers. Northlander ridership remained relatively steady at 34,960 passengers, an increase of 0.8%, following a surge in the previous year as the result of a change in schedule.

- **Changes to Train Service Between Moosonee and Cochrane**

  One of the key recommendations of our Little Bear Review committee was the separation of our passenger and freight train services between Moosonee and Cochrane. In March 2007, the Government of Ontario announced, as part of its budget, its support for improvements to train services in the North. As a result of this investment by the Government, we will be separating our passenger and freight services between Moosonee and Cochrane later in the year.

- **New Motor Coach Maintenance and Administration Facility**

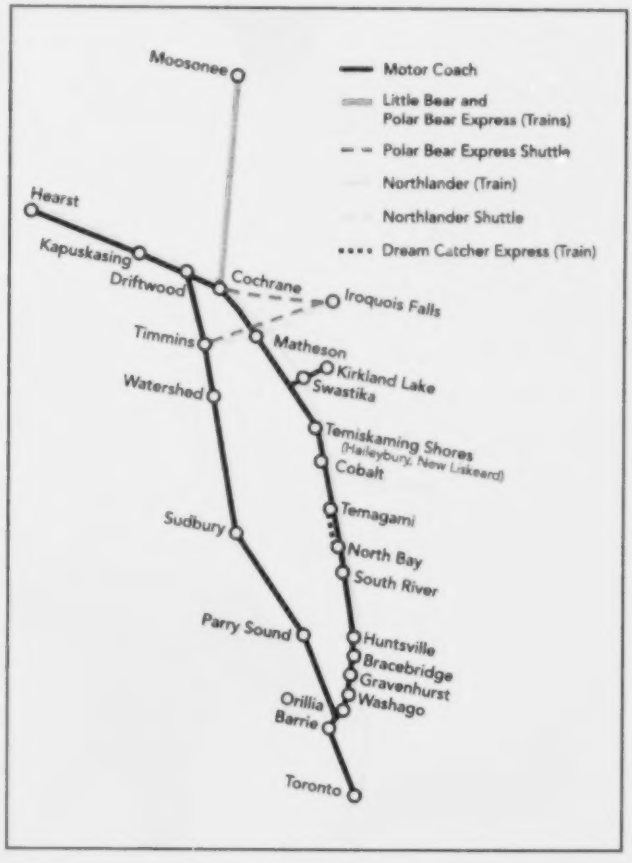
  In May 2006, we hosted the official opening of our new $2.3 million Motor Coach Maintenance and Administration Facility in North Bay. With this new, 14,000 ft² facility, we are now able to perform full maintenance on all of our motor coaches and offer maintenance services to our partners within the motor coach industry.

- **Santa Claus Express**

  Nearly 5,000 children from 13 northeastern Ontario and northwestern Quebec communities enjoyed their ride to the North Pole and visit with Santa Claus on Ontario Northland's Santa Claus Express. The train, which has operated in northern communities for more than 20 years, was generously supported by our employee and community volunteers, unions, and the Ontario Northland Employees Benefits Association.

- **Dream Catcher Express**

  The Dream Catcher Express enjoyed a successful second season, welcoming 725 passengers over six days. The Dream Catcher Express is an exciting train excursion between North Bay and Temagami. In partnership with local hospitality operators, the Dream Catcher Express offers passengers a variety of unique experiences including the romance of rail travel, vibrant fall colours and a sampling of aboriginal culture. Passengers, once again, had an overwhelmingly positive experience, with 98.5% saying they would recommend the excursion to others.



Challenges

- **Changes to Train Service Between Moosonee and Cochrane**

  We are anxious to implement the recommendations of our Little Bear Review committee by separating our passenger and freight services between Moosonee and Cochrane later in the year. The creation and implementation of this new service remains a challenge as we work to meet the needs of our customers.

- **Decreasing Population in Northeastern Ontario**

  The decreasing population in northeastern Ontario continues to present challenges in terms of maintaining and growing ridership on both our passenger trains and motor coaches.

- **Fuel Costs**

  Fuel prices have stabilized however, they remain high and continue to negatively affect our expenses. As a result, we continue to apply a fuel surcharge, originally implemented in 2005, to passenger fares in order to generate additional revenues to counter these rising costs.

- **Motor Coach Equipment**

  Our Motor Coach Services Department remains challenged to maintain our ageing fleet of motor coaches. The lease of three new coaches and the retirement of two older coaches has assisted us in our efforts, as has our proactive, preventative maintenance program which enables us to maximize the useful life of our coaches. The demand for coaches continues to exceed their availability and as such, our scheduling has become increasingly important as we work to use our resources efficiently and effectively.

- **Attracting Tourists**

  We continue to face challenges in attracting tourists to ride our Polar Bear Express train, in the face of increasingly affordable and accessible travel options.

Ontario Northland operates a 700 mile rail system which spans from Moosonee in the north to North Bay in the south, from Calstock (just west of Hearst) in the west to Rouyn-Noranda, Quebec in the east, on which we operate both passenger and freight trains.

Our rail system connects with Canada's two transcontinental rail carriers (CN and CP) at various locations, allowing us to provide seamless transportation solutions throughout North America in cooperation with our industry partners.

Passenger Trains

Our Rail Services Division is responsible for the physical operation of our four passenger trains.

Freight Services

The Rail Services Division is primarily engaged in providing rail freight services for the transportation of minerals, forest products, chemicals, petroleum and other products to and from northeastern Ontario and northwestern Quebec. In addition to carload rail freight, we operate express freight services between Moosonee and Cochrane.

Most carload freight shipments are moved on regularly scheduled freight trains connecting with other Canadian railways: Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP). Ontario Northland is part of a North American network of railways providing freight services to and from locations throughout North America, including import/export traffic from seaports. Special train movements for heavy or dimensional loads are also handled by Ontario Northland.

Our experienced employees ensure quality transportation of both passengers and freight and are responsible for the maintenance of both our track and equipment. Beyond providing maintenance to our own equipment, our contract shops in North Bay and Cochrane also provide service to external customers.

Accomplishments

- **53,000 Carloads; 700 Miles of Track; 27 Engines**

  Our rail freight operations carry more than 53,000 carloads each year, throughout our 700 mile rail system which spans from Moosonee in the north to North Bay in the south, from Calstock (just west of Hearst) in the west to Rouyn-Noranda, Quebec in the east. We have a fleet of 27 engines to service both our passenger and freight services.

- **Strong Freight Traffic Between Moosonee and Cochrane**

  Construction of the DeBeers Victor diamond mine continued to provide significant volumes of additional freight traffic between Cochrane and Moosonee. The majority of this traffic was handled during the winter road season between late December 2006 and March 2007.

- **Improved Customer Service**

  Over the last two years, we have implemented automated systems to enhance the levels of service that we offer to our rail freight customers. Our RailConnect system has introduced a greater level of electronic communication for moving and managing our clients' shipments. It has enhanced our operating, customer interaction and revenue settlement processes, allowing us to offer more accurate and timely shipping information to our clients so that they may react in the face of an increasingly competitive marketplace.

- **Movement of a One Million Pound Ontario Hydro Transformer**

  In the winter of 2007, Ontario Northland made its largest single move ever – from both a size and a revenue perspective. In cooperation with CN, our Rail Division helped Ontario Hydro move their one million pound (500 ton) transformer from Pickering to Fraserdale, Ontario (north of Cochrane, en route to Moosonee). This was an extremely specialized move and required the use of a rail car featuring multiple axles to appropriately spread the weight of the transformer, in addition to work on track and bridges to ensure that our infrastructure could withstand the load.

- **Committed to Apprenticeship Training Opportunities**

  Skilled trades people are essential to the success of Ontario Northland. We recognize the value of apprenticeship programs and have offered apprenticeship training opportunities for more than 50 years. We currently employ 28 apprentices in the following trades: blacksmiths, diesel mechanics (machinists), electricians, pipefitters and railway car mechanics. In addition, we have been working alongside the Ministry of Training, Colleges and Universities, Canadore College, Mohawk College and other rail industry representatives towards the establishment of a curriculum for the newly accredited Railway Car Mechanic Apprenticeship program.

- **Commitment to Rail Safety**

  We continue to work with Operation Lifesaver, a national public education program sponsored by the Railway Association of Canada (RAC) and Transport Canada, which works in cooperation with various other stakeholders to create safety-conscious attitudes toward railways with a goal of fewer collisions, fatalities and injuries. We regularly make presentations at schools and to emergency services personnel, and initiate public safety advertising campaigns throughout our region. For instance, in 2006, we worked with Haileybury emergency services personnel to stage a mock incident in order to better prepare both their personnel and ours in the event of an emergency.

Challenges

- **Fuel Costs**

  High fuel costs continue to affect the bottom line, contributing to higher than budgeted expenses. In 2006, we introduced an ancillary fuel charge to our freight customers in order to offset the increase in expenses.

- **Challenging Northeastern Ontario Economy**

  The industrial landscape of northeastern Ontario provides for a limited number of significant rail freight clients for Ontario Northland. The economic downturn in the forestry sector has resulted in a reduction in traffic from our forestry industry clients, and one of our significant clients in Smooth Rock Falls closed down in 2006.

- **Changes to CN Haulage Agreement**

  Due to a change in direction, CN opted to cancel a portion of the haulage agreement covering our haulage of their traffic between Rouyn-Noranda and North Bay. This resulted in haulage traffic being below budget for the 2006-2007 fiscal year and the loss of this revenue going forward into future years. The agreement covering our haulage of CN traffic between Rouyn-Noranda and Hearst remains in place.

- **Northlander Performance**

  Ontario Northland continues to face on time performance challenges with the Northlander passenger train, particularly on the CN track between North Bay and Toronto. CN owns this trackage and runs a high volume freight operation on this core main route, resulting in numerous delays to the Northlander passenger train.

- **Equipment**

  Our passenger equipment is ageing and requires refurbishment in order to modernize its appearance and improve both accessibility and comfort.

- **Derailment North of Englehart**

  On March 30, 2007, an Ontario Northland freight train derailed approximately 10 miles north of Englehart, in the Township of Chamberlain. No one was injured in the incident however, 22 cars derailed – seven cars carrying various commodities and 15 sulphuric acid cars, five of which were leaking. An immediate, effective clean-up, repair and remediation effort ensued.

Ontario Northland offers refurbishment services to the passenger and freight car industry and, in 2006, the Refurbishment Division was created to reflect the expertise that we have developed and our intent to grow this area of business.

We boast highly-skilled and experienced personnel, as well as outstanding resources and facilities that include a 61,050 ft^2 car shop and a state-of-the art paint facility. In addition, we have a proven track record for an exceptional level of quality of workmanship.

Our capabilities span from the complete disassembly of cars, to rebuilding them from the frame up. We have expertise in upgrading both electrical and mechanical systems, completing truck overhauls, and also offer interior design and layout services.

Accomplishments

- **Work on GO Transit Contract Progressing Well**

  Work to refurbish up to 121 GO Transit commuter cars is progressing well, as 20 completely refurbished cars had been delivered as of March 31, 2007. Representatives from GO Transit have commented that: "the quality of the cars being refurbished by Ontario Northland is top notch and the cars are absolutely stunning. This is a direct result of the pride that Ontario Northland employees put into their work." In addition, they have commented that they challenge "anyone to distinguish between an Ontario Northland refurbished car and a new car."

- **Resource Planning System**

  In cooperation with our IT Department, we have developed a proprietary, computer-based refurbishment resource planning system that allows us to track parts, tasks, drawings and work procedures. This system also automatically creates day-to-day scheduling to ensure that personnel, equipment, work facilities and parts resources are utilized in a most effective and efficient manner.

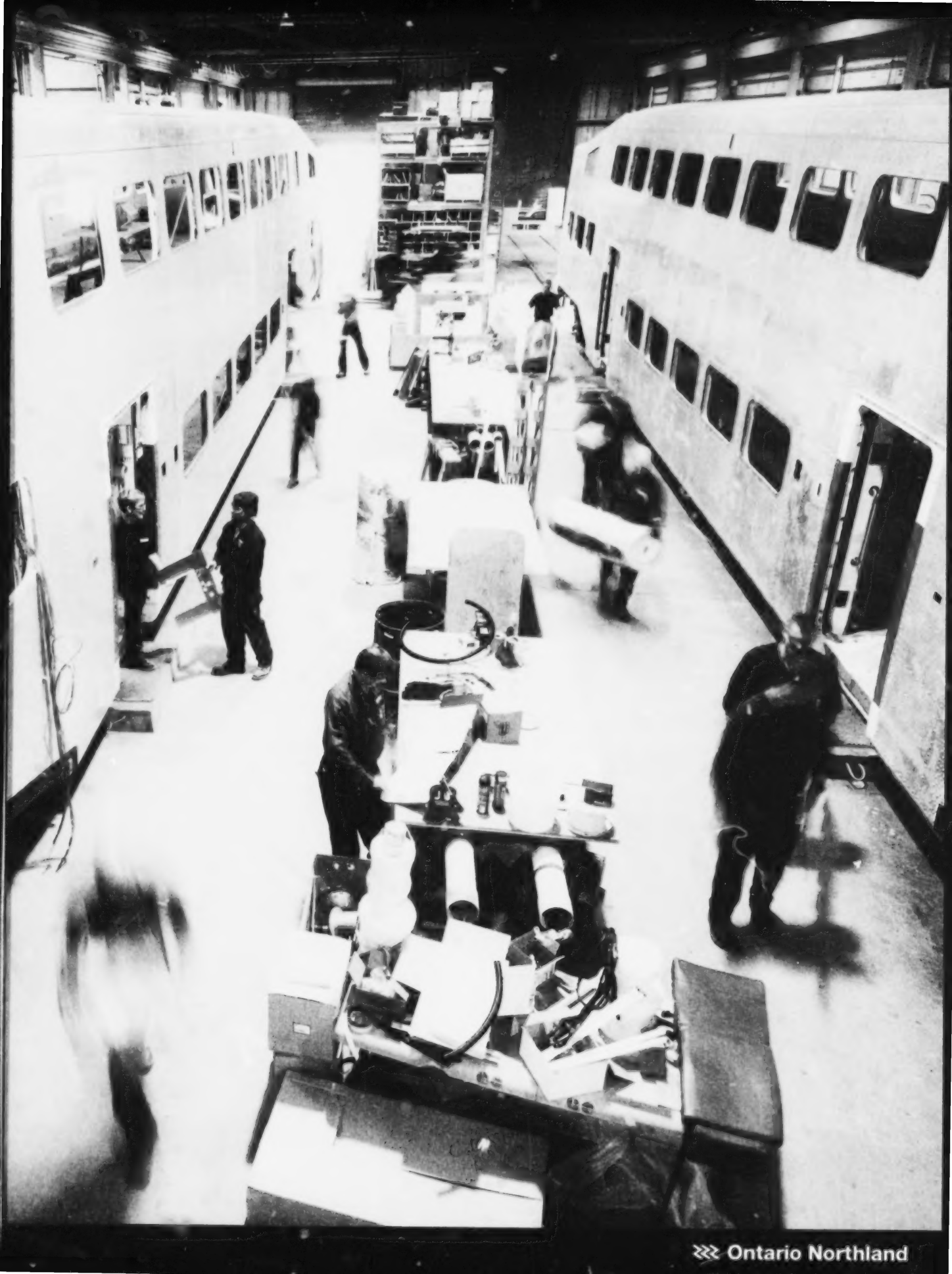
Challenges

- **Capacity of Paint Facility**

  Our current painting facility does not provide adequate capacity for the painting of GO Transit project parts and rolling stock not associated with the current GO Transit project.

- **Maintaining Production Schedule**

  The production schedule for the refurbishment of GO Transit cars is extremely tight and we remain challenged to ensure that production requirements are met.


Ontario Northland

The Ontario Northland Transportation Commission incurred a loss for the year ended March 31, 2007 of $10.7 million, compared to a loss of $15.3 million for the preceding fifteen month period. The change in length of the fiscal period accounted for the largest changes, year over year.

Total revenues, adjusted for the change in year end, rose by approximately $10.6 million. The bulk of the increase came from the Refurbishment, with an adjusted increase of $9.2 million. The balance of the increase came from Rail and Motor Coach Services offset by a slight decline in telecommunications revenues.

Total operating expenses increased by $7.6 million on an adjusted basis, driven primarily by increased adjusted expenses of $12.4 million associated with Refurbishment as volume of production increased. Rail, Motor Coach Services and Ontera all experienced declines in operating expenses, again on an adjusted basis.

Non-operating expenses, after adjusting for the change in year end, increased slightly. Increased pension and non pension accounting expenses, as well as higher interest expenses were offset by decreased amortization and higher gains on sale of property, plant and equipment.

On the balance sheet, total assets decreased some $12 million, driven mainly by reductions in capital assets, accounts receivable, development costs and accrued pension benefit asset. These declines were offset by marginal increases in inventory, prepaid expenses and the self insurance fund assets. From a liabilities and equity perspective, most items exhibited declines with the exception of:

- Contributed surplus increasing with additional recapitalization of assets utilized in the provision of non commercial services; and
- Accrued non pension benefit obligation increasing with charges to operations noted earlier.

Additionally, retained earnings declined as a result of the loss from operations during the fiscal period.

Kevin Donnelly
Vice President of Finance and Administration

The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Auditor General of Ontario, whose report follows.

T. Hargreaves
Chair

S. Carmichael
President and CEO

North Bay, Ontario
May 31, 2007

Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

Auditor's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission
and the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at March 31, 2007 and the consolidated statements of investment by the Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at March 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Toronto, Ontario
May 31, 2007

Jim McCarter, CA
Auditor General
Licensed Public Accountant

Consolidated Balance Sheet

(dollars in thousands)

	March 31 2007	March 31 2006
Assets		
Current		
Cash and cash equivalents	$ -	$ 1,340
Accounts receivable (Net of allowance - $1,452; 2006 - $1,282)	17,831	20,854
Inventory	18,876	18,614
Prepaid expenses	1,219	1,098
	37,926	41,906
Development costs (Note 1)	5,649	6,095
Self-Insurance Fund (Note 2)		
- Market value $6,294; (2006 - $6,004)	6,294	6,004
Investment in property, plant and equipment (Schedule 1)	261,425	266,058
Accrued pension benefit asset (Note 4)	74,343	77,278
	$ 385,637	$ 397,341
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Bank Indebtedness	$ 505	$ -
Operating line of credit (Note 3)	15,000	15,000
Accounts payable and accrued liabilities	29,419	31,799
Current portion of long-term debt (Note 5a)	4,509	4,308
Current portion of capital lease obligations (Note 5b)	276	1,574
Current portion of deferred revenue	2,726	3,101
	52,435	55,782
Deferred revenue (Note 6)	2,939	5,120
Provision for Self-Insurance (Note 2)	6,294	6,004
Long-term debt (Note 5a)	27,769	30,540
Capital lease obligations (Note 5b)	292	523
Accrued Non-Pension Benefit Obligation (Note 4)	57,969	56,369
	147,698	154,338
Contingencies (Note 10) / **Commitments** (Note 11)		
Province of Ontario Equity		
Investment by the Province of Ontario	109,583	103,979
Retained earnings	128,356	139,024
	237,939	243,003
	$ 385,637	$ 397,341

Approved on behalf of the Commission:

_____ Chair

_____ President and CEO

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario

(dollars in thousands)

	year ended March 31, 2007	15-month period ended March 31, 2006
Balance, beginning of period		
Net investment in property, plant and equipment	**$ 34,753**	$ 24,447
Net investment other than share capital	**69,226**	48,949
	103,979	73,396
Net changes during the period		
One-time investment from Province of Ontario (Note 13)	**-**	20,277
Contributions from Province of Ontario	**7,397**	11,911
Retirements	**-**	(102)
Amortization	**(1,793)**	(1,503)
	5,604	30,583
Balance, end of period		
Net investment in property, plant and equipment	**40,357**	34,753
Net investment other than share capital	**69,226**	69,226
	$ 109,583	$ 103,979

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

(dollars in thousands)

	year ended March 31, 2007	15-month period ended March 31, 2006
Revenues (Schedule 2)	**$ 144,471**	$ 167,336
Expenses (Schedule 2)	**133,534**	157,408
Income from operations, before other revenues and expenses	**10,937**	9,928
Other revenues and expenses		
Amortization (Schedule 2)	**12,916**	16,904
Pension/non-pension expense (Schedule 2 and Note 4)	**6,654**	6,042
Interest expense (Schedule 2)	**2,699**	2,448
Investment and other income	**(9)**	(17)
Gain on sale of property, plant and equipment (Schedule 2)	**(655)**	(168)
Net expenses	**21,605**	25,209
Net loss for the period	**(10,668)**	(15,281)
Retained earnings, beginning of period	**139,024**	154,305
Retained earnings, end of period	**$ 128,356**	$ 139,024

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Cash Flows

(dollars in thousands)

	year ended March 31, 2007	15-month period ended March 31, 2006
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Loss	$ (10,668)	$ (15,281)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	12,916	16,904
Gain on disposal of property, plant and equipment	(655)	(168)
Development costs	446	-
Deferred revenue	(2,181)	-
Pension/non-pension expense (Note 4)	6,654	6,042
	6,512	7,497
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	3,023	(1,078)
Inventory	(262)	(6,127)
Prepaid expenses	(121)	(98)
Accounts payable and accrued liabilities	(2,380)	2,136
Deferred revenue	(375)	1,866
	6,397	4,196
Investing activities		
Investment in property, plant and equipment	(12,347)	(23,939)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	1,711	622
Development costs	-	(5,520)
Decrease in other assets	(180)	(181)
	(10,816)	(29,018)
Financing activities		
Bank Indebtedness	505	-
Long-term debt (Note 5a)	(2,570)	4,997
Capital lease obligations (Note 5b)	(314)	(305)
Contributions from the Province of Ontario	7,397	32,188
Operating line of credit	-	(12,000)
Deferred revenue	-	2,227
Other liabilities	(1,939)	(1,955)
	3,079	25,152
Change in cash and cash equivalents during the period	(1,340)	330
Cash and cash equivalents, beginning of period	1,340	1,010
Cash and cash equivalents, end of period	$ -	$ 1,340
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the period and included in net loss	$ 2,699	$ 2,566

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Investment in Property, Plant and Equipment

Schedule 1

(dollars in thousands)

			March 31, 2007	March 31, 2006
	Cost	Accumulated Amortization	**Net Book Value**	Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 240,986	$ 96,823	**$ 144,163**	$ 144,149
Buildings	39,629	15,650	**23,979**	23,767
Equipment	73,462	43,002	**30,460**	31,536
Equipment under capital lease	1,022	45	**977**	938
Under construction	4,336	-	**4,336**	1,971
Telecommunications (Ontera)				
Equipment	143,851	101,624	**42,227**	39,459
Buildings	5,750	3,819	**1,931**	2,024
Under construction	303	-	**303**	6,509
Motor Coach Services				
Coaches	9,958	4,971	**4,987**	6,949
Buildings	2,696	47	**2,649**	110
Under construction	-	-	**-**	2,443
Refurbishment				
Equipment	547	28	**519**	535
Buildings	3,305	150	**3,155**	3,240
Marine Services (Moosonee)				
Vessels	385	337	**48**	58
Under construction	42	-	**42**	35
Development				
Land and buildings	2,851	1,202	**1,649**	1,685
Land held for resale	-	-	**-**	650
	$ 529,123	$ 267,698	**$ 261,425**	$ 266,058

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses

Schedule 2

(dollars in thousands)

	year ended March 31, 2007	15-month period ended March 31, 2006
Rail Services		
Sales revenue (Notes 9 and 15)	$ 72,737	$ 88,690
Government reimbursement (Note 7)	18,551	23,771
Operating revenue	91,288	112,461
Operating expense	76,048	97,317
Operating income	15,240	15,144
Amortization	7,699	9,524
Pension/non-pension expense (Note 4)	4,297	3,807
Gain on sale of property, plant and equipment	(647)	(250)
Interest expense	1,278	1,488
Income from operations	2,613	575
Telecommunications (Ontera)		
Sales revenue (Note 8)	30,074	38,023
Operating expense	28,206	39,533
Operating (loss) income	1,868	(1,510)
Amortization	4,194	6,009
Pension/non-pension expense (Note 4)	1,065	967
Loss on sale of property, plant and equipment	-	4
Loss from operations	(3,391)	(8,490)
Motor Coach Services		
Sales revenue	11,530	13,764
Operating expense	9,415	12,306
Operating income	2,115	1,458
Amortization	616	932
Pension/non-pension expense (Note 4)	399	363
Loss on sale of property, plant and equipment	-	110
Interest expense	140	-
Income from operations	960	53
Refurbishment		
Sales revenue	10,870	2,128
Operating expense	13,470	1,303
Operating (loss) income	(2,600)	825
Amortization	82	95
Pension/non-pension expense (Note 4)	427	483
Interest expense	466	247
(Loss) income from operations	(3,575)	-

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses

Schedule 2 (continued)

(dollars in thousands)

	year ended March 31, 2007	15-month period ended March 31, 2006
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	**146**	107
Government reimbursement (Note 7)	**49**	229
Operating revenue	**195**	336
Operating expense	**270**	174
(Loss) income from operations	**(75)**	162
Rental Properties		
Sales revenue	**514**	624
Operating expense	**281**	381
Operating income	**233**	243
Amortization	**37**	46
Gain on sale of property, plant and equipment	**(8)**	(32)
Income from operations	**204**	229
Administration		
Operating revenue	**-**	-
Operating expense	**5,844**	6,394
Operating loss	**(5,844)**	(6,394)
Amortization	**288**	298
Pension/non-pension expense (Note 4)	**466**	422
Interest expense	**815**	713
Loss from operations	**(7,413)**	(7,827)
Total Operations		
Sales revenue	**125,871**	143,336
Government reimbursement (Note 7)	**18,600**	24,000
Total revenues	**144,471**	167,336
Expenses	**133,534**	157,408
Income from operations	**10,937**	9,928
Amortization	**12,916**	16,904
Pension/non-pension expense (Note 4)	**6,654**	6,042
Interest expense	**2,699**	2,448
Gain on sale of property, plant and equipment	**(655)**	(168)
Loss from operations	**$ (10,677)**	$ (15,298)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

March 31, 2007

Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, motor coach and telecommunications primarily in the northeastern portion of Northern Ontario.

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel Inc., Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Investment in Property, Plant and Equipment and Amortization

Property, plant and equipment are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 to 25 years
Vehicles	3 years
Computer equipment	5 years
Coaches	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain property, plant and equipment purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Property, Plant and Equipment (Province of Ontario). Annual amortization on these property, plant and equipment is recorded as a reduction of the Net Investment in Property, Plant and Equipment (see page 5).

March 31, 2007

Employee Future Benefits

Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. It provides for pensions based on years of service and average pensionable earnings and is generally applicable from the first day of the month following employment. The plan is not indexed; however, there have been a variety of ad hoc increases made to pensioners.

The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using management's best estimates. The date of the last actuarial valuation for funding purposes was January 1, 2006. The date of the next actuarial valuation for funding purposes is expected to be January 1, 2009.

Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).

Development Costs

The Commission incurred certain costs related to its development of a new line of business (Refurbishment). The development costs are expensed, beginning in fiscal 2006-2007. Development costs that meet generally accepted criteria, including reasonable assurance regarding future benefits, are deferred and amortized on a straight line, completed-unit basis over a period not exceeding five years.

Revenue Recognition

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Contract revenues are generally recorded on a percentage of completion basis. Revenues from other sources including Government reimbursement are recognized when earned. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement can be reasonably estimated (see Note 8).

Income Taxes

As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

Foreign Currency Translation

Revenues and expenses arising from foreign currency transactions are translated to their Canadian equivalent at the rates of exchange in effect at the transaction date. Resulting gains or losses on settlement or translation are included in the determination of net income for the current period. Included in Rail revenue is a foreign currency gain of $470,000 (2005-2006 - $697,000) arising mainly from Rail traffic settlements between Canada and the U.S.A.

Accounting Estimates

Preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.

Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents include cash on hand, balances with banks and short-term deposits with original maturities of three months or less.

March 31, 2007

1. Development Costs

	2007	2006
Development costs - beginning of year	**$ 6,095,000**	$ -
Additions	**-**	6,095,000
Amortization	**446,000**	-
Development costs - end of year	**$ 5,649,000**	$ 6,095,000

2. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets include cash in the amount of $2,066,000 (2006 - $ 6,120,000) plus $ 4,228,000 receivable from the Commission (2006 - $ 116,000 payable to the Commission).

Periodically, the Commission borrows cash from the fund for its temporary use. The Commission pays interest to the Fund at the bank's prime rate less 1.75% on these temporary borrowings.

3. Operating Line of Credit

The Commission currently holds an operating line of credit with the Ontario Financing Authority (OFA) in the amount of $8,000,000, of which $8,000,000 was being utilized as at March 31, 2007 (2006 - $8,000,000). In addition, the Commission has a revolving operating line of credit with the OFA in the amount of $7,000,000, of which $7,000,000 was being utilized as at March 31, 2007 (2006 - $7,000,000). Both of these operating lines bear interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 25 basis points based on the date of each advance.

The Commission also holds a demand operating line of credit with the Canadian Imperial Bank of Commerce in the amount of $1,500,000 which is available for letters of guarantee and is secured by the Commission's accounts receivable. As of March 31, 2007, two letters of guarantee totaling $1,428,000 (2006 - $ 1,428,000) have been issued with an annual renewal commission of .375%.

4. Employee Future Benefits

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers. The ONTC pension plan has an annual measurement date of December 31st.

The pension fund's target percentage allocation and average asset allocations as at March 31, 2007 and March 31, 2006, by asset category are as follows:

	Target	2007	2006
Equity securities - Domestic	20% - 30%	**25%**	33%
- Foreign	8% - 30%	**22%**	13%
Debt securities	35% - 55%	**49%**	51%
Real estate	0% - 15%	**3%**	2%
Short term and other	0% - 15%	**1%**	1%
Total		**100%**	100%

a. Accrued Pension Benefit Asset

	2007	2006
Projected benefit obligations	**$ 495,452,000**	$ 489,751,000
Market value of plan assets	**510,034,000**	485,045,000
Surplus (deficit)	**$ 14,582,000**	$ (4,706,000)
Accrued benefit asset - beginning of year	**$ 77,278,000**	$ 80,076,000
Expense	**(3,115,000)**	(2,979,000)
Funding contributions	**180,000**	181,000
Accrued benefit asset - end of year	**$ 74,343,000**	$ 77,278,000

March 31, 2007

4. **Employee Future Benefits (continued)**

b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2007	2006
Accrued benefit liability - beginning of year	**$ 56,369,000**	$ 55,261,000
Expense - Non-WSIB	**3,464,000**	2,926,000
Expense - WSIB	**75,000**	137,000
Funding contributions - Non-WSIB	**(1,939,000)**	(1,955,000)
Accrued benefit liability - end of year	**$ 57,969,000**	$ 56,369,000

Included in the accrued non-pension benefit liability is worker's compensation benefits in the amount of $11,306,000 (2006 - $11,231,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2006.

c. Components of Net Periodic Pension Benefit Expense

	year ended March 31, 2007	15-month ended March 31, 2006
Current service cost less employee contributions	**$ 9,470,000**	$ 6,721,000
Interest cost on accrued benefit obligation	**25,630,000**	25,045,000
Expected return on plan assets	**(35,295,000)**	(30,881,000)
Amortization of initial obligation	**197,000**	197,000
Amortization of past service costs	**1,195,000**	1,153,000
Amortization of net actuarial gain	**1,918,000**	744,000
	$ 3,115,000	$ 2,979,000

d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	year ended March 31, 2007	15-month ended March 31, 2006
Current service cost	**$ 1,001,000**	$ 793,000
Interest on accrued benefit obligation	**2,538,000**	2,283,000
Amortization of net actuarial gain	**-**	(13,000)
	$ 3,539,000	$ 3,063,000

e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	**5.25**	5.75
Discount rate - non pension	**5.25**	5.75
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.50**	7.50
Rate of compensation increase	**4.00**	4.00
Medical cost increases	**4.5% to 10.0%**	4.5% to 10.0%

5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations

	2007	2006
a. Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.22% per annum, blended monthly payments of $30,000 for 15 years beginning February 1, 2005	**$ 3,415,000**	3,598,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	**541,000**	1,012,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	**11,754,000**	12,937,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	**7,748,000**	8,543,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 4.717% per annum, blended annual payments of $1,681,000 for 4 years beginning March 31, 2007.	**6,000,000**	6,000,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 4.90% per annum, blended monthly payments of $13,000 for 25 years beginning February 1, 2006.	**2,244,000**	2,292,000
Construction advance from the Bank of Montreal, bearing interest at the bank's prime rate less .75%. Further advances will be made up to $6,000,000 then converted to a fixed term loan, term not to exceed 10 years, bearing interest at bank cost of funds plus 25 basis points. Secured by assets of Ontera.	**250,000**	-
Vendor take back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement beginning December 1, 2000.	**326,000**	466,000
	32,278,000	34,848,000
Less current portion	**4,509,000**	4,308,000
	$ 27,769,000	$ 30,540,000

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2007 - 2008	$ 4,509,000
2008 - 2009	4,420,000
2009 - 2010	4,230,000
2010 - 2011	4,178,000
2011 - 2012	2,945,000
Thereafter	11,996,000
	$ 32,278,000

March 31, 2007

5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations (continued)

	2007	2006
b. Capital lease bearing interest of 5.93% per annum, blended monthly payments of $7,000 for 4 years beginning January 24, 2006	**$ 211,000**	280,000
Capital lease bearing interest of 5% per annum, blended monthly payments of $10,000 for 3 years beginning March 1, 2006.	**219,000**	334,000
Capital lease bearing interest of 10% per annum, blended monthly payments of $11,000 for 2 years beginning November 27, 2005.	**73,000**	198,000
Capital lease bearing interest of 7% per annum, blended monthly payments of $1,000 for 5 years beginning September 22, 2006.	**65,000**	-
Capital lease bearing interest of 5.5% per annum, blended monthly payments of $22,000 for 2 years beginning December 18, 2004.	-	1,285,000
	568,000	2,097,000
Less current portion	**276,000**	1,574,000
	$ 292,000	523,000

Payments under capital leases included above are as follows:

2007 - 2008	$ 303,000
2008 - 2009	217,000
2009 - 2010	76,000
2010 - 2011	13,000
2011 - 2012	6,000
Total minimum payments	615,000
Less: amount representing interest	47,000
Obligations under capital lease	$ 568,000

6. Deferred Revenue

Included in Deferred Revenue are the following two significant items:

In 2004, the Commission entered into a multi-year contract to refurbish commuter cars. Under the terms of the contract, the Commission received an advance from the customer of $4,030,000 in 2005-2006 in addition to the $2,627,000 received in 2004 to defray contract costs. An amount of $3,961,000 (2005-2006 - $5,723,000) has been included as deferred revenue, of which $1,866,000 relates to periods after March 31, 2008. The deferred revenue will be recognized based on the percentage of completion method. During 2006-2007, $1,762,000 (2005-2006 - $ 750,000) of the advance was recognized as revenue.

Hydro One has entered into a 20-year agreement for the use of the Commission's fibre optic cable, expiring in March 2022. The total contract value is $1,380,000. The remaining balance of $1,104,000 has been included as deferred revenue, of which $1,035,000 relates to periods after March 31, 2008. The deferred revenue will be recognized on a straight line basis over the life of the agreement. During 2006-2007 $69,000 (2005-2006 - $86,000) was included as revenue.

7. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each fiscal year. Starting in fiscal 2002 the provincial government began to fully reimburse losses on the passenger train services.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. An annual reimbursement of $2,500,000 was received until the expiration of the agreement on March 31, 2007.

March 31, 2007

7. Government Reimbursement (continued)

Details of Government reimbursement are as follows:

	year ended March 31, 2007	15-month ended March 31, 2006
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	**$ 16,051,000**	$ 20,646,000
Marine Services (Moosonee)	**49,000**	229,000
	16,100,000	20,875,000
From Transport Canada:		
Current period's operations	**2,500,000**	3,125,000
	$ 18,600,000	24,000,000

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

8. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on the toll traffic that traverses their network. The Access Tariffs charged by the Local Exchange Carriers were finalized by the CRTC in March 2005 and were not subject to any retroactive adjustments. In keeping with the Commission's accounting policy, any revenue or cost adjustments whether positive or negative are to be recognized in the year in which they become known and estimable.

9. Passenger Revenue

In compliance with the Travel Industry Act, the 2006-2007 gross retail sales were $547,000 (2005-2006 - $226,000) and the 2006-2007 gross wholesale sales were $61,000 (2005-2006 - $58,000).

10. Contingencies

a. Ontera Assets

O.N.Tel Inc. (operating as Ontera) has sustained losses from operations over the current and the past accounting period as well as losses on a cash flow basis over the past accounting period (see Schedule 2). In response to the situation, management has developed a business plan that will require a significant investment in Ontera's property, plant and equipment along with associated financing. The plan has been reviewed by an independent third party consultant and formally approved by the Commission. The Province has also approved the plan including the underlying capital investment component and negotiations are currently underway with various lenders to secure the necessary financing.

b. Statement of Claim

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998 a claim for $3,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and as a result is not reflected in these financial statements.

c. Derailment

On March 30, 2007 one of the Commission's freight trains derailed in a remote area of Northeastern Ontario. The train carried, in addition to other commodities, sulphuric acid. Costs to clean-up the derailment and the environment are not estimable as of the date of printing of these financial statements and will be accounted for in the coming fiscal period. As per past practice, these costs are expected to be covered by the Self-Insurance Fund (Note 2).

11. Commitments

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees.

March 31, 2007

12. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and cash equivalents, accounts receivable, bank indebtedness, operating line of credit, accounts payable and accrued liabilities, long-term debt and, capital lease obligations. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximated their carrying values, unless otherwise noted.

13. Contribution by the Province of Ontario

In March 2005, the Ontario Financing Authority released the Commission from its obligation to repay $20,277,000 of the operating line of credit. This amount was reclassified to Investment by the Province of Ontario.

14. Related Party Transactions

During the period, the Commission charged the ONTC Contributory Pension Fund $177,000 (2005-2006 - $160,000) for financial and administrative support.

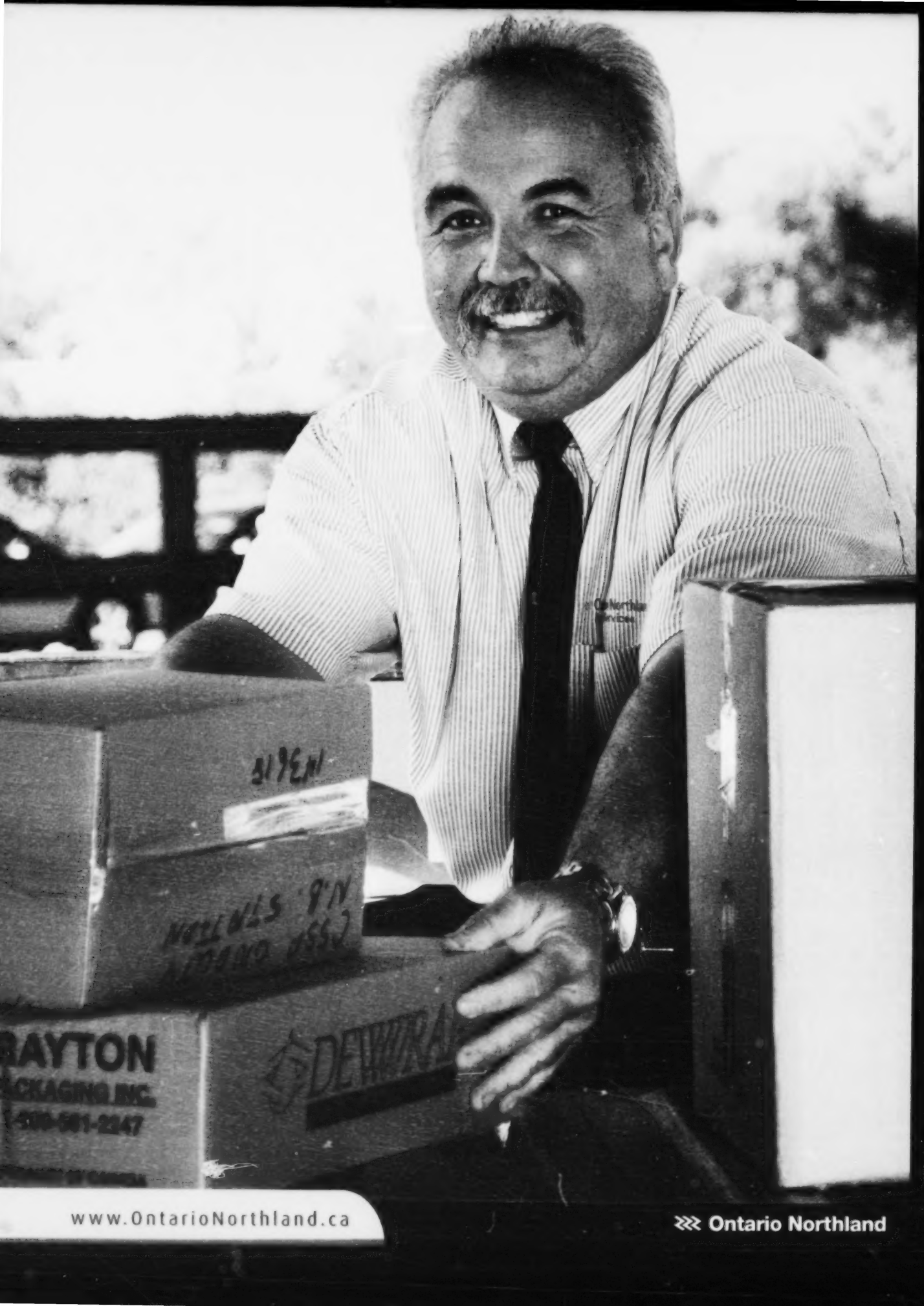
15. Economic Dependence

During 2006-2007, the Rail Services Division derived 35% (2005-2006 - 38%) of its revenue from three major customers.

16. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

Pursuant to an amendment made to the Ontario Northland Transportation Commission Act in 2006, the Commission changed its year end to March 31st from December 31st. As a result, the comparative amounts in this presentation cover a fifteen month period ended March 31, 2006.


www.OntarioNorthland.ca
Ontario Northland

La Commission de transport Ontario Northland

Rapport annuel 2006 – 2007

Ontario Northland

La Commission de transport Ontario Northland
555 Oak Street East
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512
info@ontc.on.ca
www.OntarioNorthland.ca

Remarque d'intérêt particulier :

Ce rapport englobe l'année d'exercice 2006-2007, ainsi que la période de douze mois débutant le 1er avril 2006 et se terminant le 31 mars 2007.

Étant donné les modifications apportées à notre fin d'année d'exercice et pour que celle-ci soit conforme à celle de la Province de l'Ontario, le rapport annuel d'Ontario Northland pour l'année d'exercice 2005-2006 s'étend sur une période de quinze mois, soit du 1er janvier 2005 au 31 mars 2006.

Table des matières

Aperçu de l'entreprise 1

Message du président du Conseil d'administration 3

Gouvernance de l'entreprise 5

Les Services généraux 6

Ontera (les Services de télécommunications) 8

Les Services voyageurs 11

Les Services ferroviaires 15

Les Services de la remise à neuf 19

Résumé de la situation financière 22

Les états financiers 23

- Responsabilité de la direction 23
- Rapport du vérificateur 24
- Les états financiers consolidé 25
- Sommaire des principales conventions comptables 32

Fondée en 1902, Ontario Northland, une entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable dans le Nord grâce à la création et l'exploitation de liens de transport et de télécommunications dans tout le Nord de l'Ontario.

Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland offre les services de nature non commerciale suivants, lesquels sont mandatés par la province :

- le train Little Bear, un train de transport des marchandises et des voyageurs entre Moosonee et Cochrane avec escales à Iroquois Falls, South Porcupine et Timmins;
- le chaland de Moosonee, offrant le transport des marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory;
- le Northlander (services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Toronto avec correspondance à Driftwood, Hearst, Iroquois Falls, Kapuskasing, South Porcupine et Timmins); et
- le Polar Bear Express, un train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee.

Les services de nature commerciale offerts comprennent ce qui suit :

- l'immobilier de l'entreprise;
- le Dream Catcher Express, un train d'excursion automnale voyageant entre North Bay et Temagami;
- les services de télécommunications Ontera;
- les services de remise à neuf des voitures de train;
- les services de transport de marchandises; et
- les services réguliers et nolisés d'autocar interurbains et de messageries par autocar.

L'entreprise est fière d'employer plus de 1 000 personnes, lesquelles vivent et travaillent dans le Nord de l'Ontario et le nord-est du Québec.

2006 FedNor
Ontario Northland

Pendant que ses efforts pour atteindre la viabilité sur le plan financier avançaient à grands pas, Ontario Northland continuait de fournir son apport considérable à la structure sociale et économique du Nord de l'Ontario en 2006-2007.

Jumelés au soutien et à l'engagement continus du gouvernement de l'Ontario, les compétences et le dévouement du personnel d'Ontario Northland ont donné lieu à plusieurs réussites au cours de l'an dernier, notamment :

- l'approvisionnement en solutions de transport en autocar ou en train de voyageurs à plus de 345 000 passagers;
- l'octroi de plusieurs contrats dans le domaine des télécommunications engendrant des recettes considérables pour plusieurs années à venir;
- le transport de plus de 53 000 wagons complets de marchandises sur nos 1 126,5 kilomètres (700 milles) de voies ferrées (comprenant le trafic considérable de fret entre Cochrane et Moosonee découlant de notre soutien de l'industrie minière en voie de développement sur la côte de la Baie James);
- les efforts déployés pour l'amélioration du service ferroviaire offert entre Cochrane et Moosonee lesquels donneront lieu à la séparation de nos services de transport des voyageurs et des marchandises dans cette région plus tard cette année; et
- la livraison de voitures de train entièrement remises à neuf, d'une qualité exceptionnelle à notre client GO Transit, lequel a déclaré que « la qualité des voitures remises à neuf était excellente et que les voitures étaient absolument superbes », témoignant ainsi des compétences et de la conscience professionnelles de notre personnel.

Alors que nous allons de l'avant vers la réalisation de nos plans d'entreprise et de nos plans stratégiques pluriannuels, lesquels visent la viabilité future de l'entreprise, nous multiplions nos efforts pour atteindre des résultats financiers positifs. Pour l'année se terminant le 31 mars 2007, Ontario Northland a subi des pertes de l'ordre de 10 700 000 $. En revanche, l'entreprise a enregistré des gains sur le plan des recettes et dépenses d'exploitation, ainsi que des dépenses hors exploitation.

Alors que nous allons de l'avant, nous sommes toujours engagés envers notre mandat de raccorder le Nord par la prestation de solutions de transport et de télécommunications et envers le rôle que nous jouons par rapport à la prospérité de cette région.

Sincèrement,

Ted Hargreaves
Président du Conseil d'administration

Ontario Northland

Le président et chef de la direction de l'entreprise travaille sous l'autorité de la Commission de transport Ontario Northland, laquelle est constituée du président du Conseil d'administration et de neuf membres, chacun étant nommé par la province de l'Ontario.

Pour sa part, la Commission œuvre sous les ordres du ministère du Développement du Nord et des Mines et de son ministre, lesquels supervisent l'entreprise au nom de la province de l'Ontario.

Les membres de la Commission

Le président du Conseil d'administration

Ted Hargreaves, North Bay

Les commissaires

Mathilde Bazinet, North Bay

Dan Belisle, Cochrane

René Fontaine, Hearst

Carson Fougère, North Bay

Margaret Hague, Spring Bay

Randy Kapashesit, Moose Factory

David Plourde, Kapuskasing

Donavon Porter, Haileybury

Lad Shaba, Chaput Hughes

Les principaux administrateurs

Steve Carmichael : président et chef de la direction

Grant Bailey : vice-président des Services ferroviaires

Kevin Donnelly : vice-président, Finance et Administration

Paul Goulet : vice-président et directeur général d'Ontera (nommé en septembre 2006)

Marc Rancourt : président et chef de la direction d'Ontera (jusqu'en octobre 2006)

Cheryl Sutton : vice-présidente des Services voyageurs

Russ Thompson : conseiller juridique

La division des Services généraux d'Ontario Northland est composée de départements offrant à l'entreprise et à nos intervenants internes et externes les services et le soutien centralisés dans les domaines suivants :

- l'immobilier de l'entreprise
- les finances
- les ressources humaines
- les technologies de l'information (TI)
- les services juridiques
- la gestion des propriétés
- les relations publiques
- les achats
- la planification stratégique

Les réussites

- **Amélioration du processus de planification**

  Nous avons continué d'améliorer les communications et la participation du personnel au processus de planification annuelle de l'entreprise afin de garantir des stratégies plus performantes et d'atteindre des résultats plus tangibles.

- **Une approche proactive face à la santé et à la sécurité**

  Grâce à la participation de l'ensemble des divisions pour débattre les questions de santé et de sécurité, nous avons encore enregistré des progrès cette année en matière de santé et de sécurité au sein de l'entreprise sous forme d'une réduction de la gravité des blessures. De plus, compte tenu de nos effectifs vieillissants, nous nous penchons davantage sur les activités de prévention visant à réduire les incidences et la répétition de blessures.

- **Création d'un programme de Mieux-être**

  L'entreprise à mis sur pied un programme de mieux-être en vue d'éduquer le personnel et de promouvoir la santé, la nutrition et la bonne forme physique. Nous sommes aussi fiers de pouvoir soutenir et encourager la participation de notre personnel dans des activités communautaires favorisant leur bien-être.

- **De nouvelles applications TI à l'appui des divisions opérationnelles**

  Notre service des TI a poursuivi ses efforts de collaboration avec diverses divisions opérationnelles en vue de développer des applications TI et d'accroître les profits. Nous avons notamment travaillé de concert avec la Division de remise à neuf sur des améliorations au système de planification des ressources, et avec notre Division ferroviaire, sur un système pouvant améliorer l'exploitation de notre service de régulation automatique des trains. Nous avons également œuvré au développement d'un système perfectionné de billetterie, de réservations et de comptabilité des revenus au profit des Services voyageurs et avons réussi à tester ce système avec notre produit d'excursion Dream Catcher Express. Nous attendons avec impatience le plaisir d'en faire la diffusion générale l'an prochain.

- **Des solutions à haut rendement énergétique**

  Au cours des dernières années, notre service de gestion des immeubles a mis en œuvre diverses solutions à haut rendement énergétique intelligentes afin de réduire notre consommation d'énergie tout en augmentant le confort de notre personnel. Parmi ces initiatives, on compte l'entretien préventif de systèmes de chauffage et de ventilation; le chauffage et la climatisation de nos bâtiments à l'eau plutôt qu'à l'air et l'utilisation d'un système de chauffage par rayonnement et de commandes de chaudière.

  En plus de permettre à l'entreprise de réaliser des économies, ces solutions sont plus bénéfiques au personnel et à l'environnement.

Les défis

- **Soucis en matière de mouvements de trésorerie**

  Ontario Northland a encore fait face à des défis considérables en matière de mouvements de trésorerie en 2006 et 2007 de sorte qu'il a fallu restreindre les dépenses d'investissements.

- **Mesures de réduction de coûts**

  En raison de la fermeture de l'entreprise de l'un de nos principaux clients du transport des marchandises, de recettes inférieures à celles prévues au sein de notre division des télécommunications et d'une diminution des activités reliées à notre contrat de transport de marchandises avec le CN, nous avons entrepris certaines mesures afin de réduire les coûts.

- **Augmentation des profits**

  Nos recherches en vue de trouver des moyens d'augmenter les profits au sein de nos opérations se poursuivent. Nous continuons également à soutenir nos unités d'exploitation dans leurs efforts de répondre aux besoins de notre clientèle du Nord.

À titre d'entreprise de télécommunications entièrement intégrée, Ontera offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet dont des services interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information) et ce, d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

Les réussites

- **Plus de 25 000 clients**

  Nous offrons des services de télécommunications, axés sur le Nord, à plus de 25 000 clients résidentiels et commerciaux dans des collectivités réparties dans l'ensemble du Nord de l'Ontario. Les régions desservies s'étendent sur plus de 200 000 km² et à plus de 550 000 personnes.

- **Nouvel accord de réciprocité avec TELUS**

  En juillet 2006, Ontera et TELUS ont mis fin à notre entente d'alliance stratégique, choisissant plutôt de signer un nouvel accord de réciprocité. Dans le cadre de ce nouvel accord, nous songerons essentiellement l'un à l'autre comme à des associés de choix pendant au moins les prochains trois ans. Cette modification de l'accord stratégique, accéléré par l'envergure de la marque Ontera au sein du marché, permettra à Ontera de réaliser d'importantes économies.

- **Emphase sur l'ingénierie**

  Soucieux de miser sur le marché de la vente en gros et sur l'approvisionnement d'infrastructures de services de télécommunications dans le Nord de l'Ontario, nous basons désormais l'orientation stratégique d'Ontera sur l'ingénierie plutôt que sur la commercialisation.

- **L'Agence des systèmes intelligents pour la santé (ASIS)**

  Pour répondre aux besoins en télécommunications de l'ASIS et de la communauté médicale de l'Ontario, l'ASIS, Hydro One Telecom (HOT) et Ontera, lesquelles sont toutes des entreprises opérationnelles du gouvernement de l'Ontario, se sont réunies pour créer un modèle unique d'approvisionnement interorganismes. Pour sa part, Ontera sera chargée de répondre aux besoins de connectivité et de gestion du réseau LHIN 13 (réseau régional d'intégration de la santé), une unité géographique située au cœur du nord-est de l'Ontario. Cette unité englobe 72 établissements de prestation de soins de santé exigeant des largeurs de bandes étendues, ainsi qu'un réseau à fibres optiques privé spécialisé. Ontera a de plus été sélectionnée à titre d'associé principal de TBay Tel pour la mise en œuvre du réseau LHIN 14 dans le nord-ouest de l'Ontario. Ontera desservira au total 117 établissements de santé dans le Nord.

- **Technologie de commutation logicielle**

  Ontera est sur le point de mettre en œuvre une nouvelle technologie de commutation logicielle sur plate-forme IP (protocole Internet). Cette technologie nous permettra d'offrir des services téléphoniques locaux dans les marchés résidentiels et commerciaux, ainsi qu'à d'autres entreprises de télécommunications. Dans le cadre de ce projet, nous installerons le matériel de commutation nécessaire dans deux centres urbains du Nord de l'Ontario. Cette technologie donnera lieu à des services téléphoniques évolués, de qualité supérieure, plus efficaces et plus économiques.

- **Le réseau NEOnet**

  Le réseau NEOnet (le Northeastern Ontario Communications Network ou réseau de communications du nord-est de l'Ontario) a octroyé à Ontera un contrat évalué à 5,5 millions de dollars pour l'extension des services à large bande dans ces régions. Ce contrat nous permettra de mettre en place des services Internet à haute vitesse dans les collectivités du district de Timiskaming et de la région Gogama-Foleyet insuffisamment desservies en ce moment. Une fois les travaux terminés, presque 3 000 installations résidentielles, commerciales et publiques d'un bout à l'autre de la région pourront profiter des retombées de ce projet.

Les défis

- **Un changement d'orientation**

  Alors qu'Ontera passe d'une entreprise axée sur la commercialisation à une entreprise orientée vers l'ingénierie, nous devons restructurer nos opérations si nous voulons tirer profit de cette opportunité commerciale.

- **L'investissement dans nos infrastructures**

  Étant donné notre nouvelle orientation sur l'ingénierie et l'amélioration constante de la technologie des télécommunications, nous devons investir considérablement dans nos infrastructures.

- **La diversité**

  Nous devrons diversifier notre topologie de réseau si nous voulons protéger nos services de télécommunications essentiels dans le Nord de l'Ontario. Nous entendons par « diversifier » la création d'un réseau auto-régénérateur, lequel pourra garantir la circulation fiable et continue des transmissions voix-données pendant les pannes de réseau et éliminer les points de défaillance uniques actuels.

La Division ferroviaire d'Ontario Northland englobe nos services de transport en autocar et nos services ferroviaires voyageurs en vue de répondre aux besoins de tous nos passagers.

Le Service de transport en autocar

Notre Service de transport en autocar exploite un parc de 25 autobus interurbains. Il offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury. Ce service de transport à horaire fixe présente un moyen abordable et fiable de voyager aller-retour dans le nord-est de l'Ontario.

Nous offrons également des services d'affrètement aux groupes voyageant partout au Canada, en plus d'un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport en autobus. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les Services ferroviaires voyageurs

Nos Services ferroviaires voyageurs sont chargés de l'exploitation de nos quatre trains de voyageurs dont : le Dream Catcher Express, le Little Bear, le Northlander et le Polar Bear Express.

Les trains Little Bear, Northlander et Polar Bear Express sont exploités à titre de services non commerciaux (mandatés par la province).

Les réussites

- **Plus de 345 000 voyageurs tous les ans**

  Plus de 345 000 personnes ont voyagé à bord de l'un ou l'autre des autocars interurbains ou des trains de voyageurs d'Ontario Northland en 2006-2007.

- **Le nombre de voyageurs en autocars**

  Par rapport aux 12 mois précédents, le nombre de voyageurs utilisant nos services de transport en autocar, à horaire fixe, est passé à 264 150, pour une diminution de 1,2 %. Les services d'affrètement ont connu une baisse de 10,2 % en termes du nombre de jours d'utilisation, passant à 756 jours pour les raisons suivantes : une pénurie d'autocars pour l'affrètement causé par un besoin grandissant en autocars pour nos services à horaire fixe et un nouveau programme d'entretien préventif conçu pour prolonger la durée de vie utile de nos autocars. Nous avons loué trois nouveaux autocars cette année afin de nous permettre de désaffecter deux de nos autocars vieillissants et d'accroître notre capacité.

- **Le nombre de voyageurs en train**

  Le nombre de voyageurs à bord du Little Bear a été exceptionnellement élevé cette année, augmentant de 10,2 % ou à 38 157 par rapport aux 12 mois précédents. Cette hausse est due, en partie, à une augmentation des activités minières sur la côte de la Baie James. La saison 2006 du Polar Bear Express a été réduite à neuf semaines au lieu de dix, tandis que le nombre de voyageurs sur ce train est passé à 8 497, soit une baisse de 9,5 % si l'on tient compte du raccourcissement de saison. Le nombre de voyageurs à bord du Northlander est demeuré proportionnellement constant, augmentant de 0,8 % à 34 960 en raison du changement d'horaire l'an dernier.

- **Modification de nos services ferroviaires entre Moosonee et Cochrane**

  Parmi les recommandations du comité de révision du Little Bear, l'une des plus importantes est la séparation de nos services de transport des voyageurs et des marchandises entre Moosonee et Cochrane. Dans le cadre de son budget, le gouvernement de l'Ontario a annoncé, en mars 2007, qu'il soutiendra les améliorations apportées aux services ferroviaires dans le Nord. Grâce à cet investissement de la part du gouvernement, nous pourrons dissocier nos services de transport des voyageurs et des marchandises entre Moosonee et Cochrane plus tard cette année.

- **Nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars**

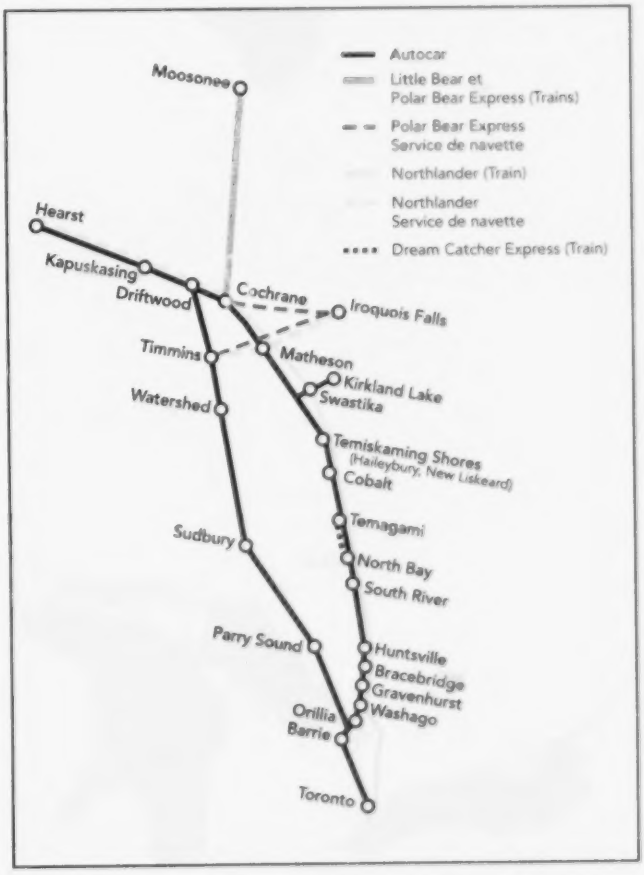
  Nous avons animé, en mai 2006, l'ouverture officielle de notre nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars de North Bay, évaluée à 2,3 millions de dollars. Ce bâtiment de 14 000 pi² nous permet désormais d'exécuter l'entretien complet de tous nos autocars et d'offrir des services d'entretien à nos associés de l'industrie des autocars.

- **L'Express du Père Noël**

  Presque 5 000 enfants de 13 collectivités du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec ont pu profiter d'une randonnée à bord le train du Père Noël pour visiter le Père Noël. Exploité dans les collectivités nordiques depuis plus de 20 ans, ce train est le fruit du généreux soutien de notre personnel, de bénévoles au sein de la collectivité, de syndicats et de la Société mutuelle d'Ontario Northland.

- **Le Dream Catcher Express**

  Le Dream Catcher Express a connu une excellente deuxième saison, accueillant quelques 725 voyageurs pendant six jours. Le Dream Catcher Express offre des excursions des plus stimulantes entre North Bay et Temagami. En partenariat avec divers exploitants d'organismes touristiques, le Dream Catcher Express offre aux voyageurs des aventures inédites, notamment : le charme des voyages en chemin de fer, les couleurs éclatantes de l'automne, ainsi que quelques exemples de la culture autochtone. Encore une fois, les voyageurs se sont dits ravis de l'expérience et 98,5 % d'entre eux ont déclaré qu'ils recommanderaient cette excursion à d'autres personnes.



Les défis

- **Modification de nos services ferroviaires entre Moosonee et Cochrane**

  Nous désirons ardemment exécuter les recommandations du comité de révision du Little Bear, lequel propose la division, plus tard cette année, de nos services de transport des voyageurs et des marchandises entre Moosonee et Cochrane. Le défi auquel nous devrons faire face sera de répondre aux besoins de notre clientèle pendant la création et la mise en œuvre de ce nouveau service.

- **Une démographie en régression dans le nord-est de l'Ontario**

  La population en baisse dans le nord-est de l'Ontario continue de nous présenter des défis en ce qui a trait au maintien et à la croissance du nombre de voyageurs à bord de nos trains et de nos autocars.

- **Le prix du carburant**

  Bien que le prix du carburant se soit stabilisé, il n'en demeure pas moins élevé. Afin de contrer les effets négatifs de ces frais sur nos dépenses, nous maintenons la surcharge de carburant aux tarifs voyageurs mise en œuvre en 2005 afin de compenser la hausse du coût du carburant.

- **Les équipements d'autocars**

  Les Services de transport en autocars ont continué à relever le défi de maintenir un parc d'autocars vieillissant. La location de trois nouveaux autocars et la mise au rancart de deux autocars de modèles plus anciens nous ont aidés dans nos efforts. Par la même occasion, notre programme d'entretien préventif nous a permis d'optimiser la durée utile de nos autocars. Puisque la demande en autocars continue de dépasser l'offre, nous devons accorder encore plus d'importance à l'établissement des horaires si nous voulons utiliser nos ressources efficacement.

- **L'attraction de touristes**

  L'attraction de touristes voyageant à bord du Polar Bear Express continue de nous présenter des défis en raison du nombre grandissant d'options de voyages abordables et accessibles.

Ontario Northland exploite un réseau ferroviaire pour le transport des voyageurs et des marchandises sur une distance de 1 126,5 kilomètres (700 milles). Ce réseau s'étend de Moosonee au nord, jusqu'à North Bay au sud, et de Calstock (à l'ouest de Hearst) à l'ouest, jusqu'à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est.

Notre système ferroviaire se raccorde, à divers endroits, à deux entreprises ferroviaires transcontinentales canadiennes, notamment le CN et le CP. Cette collaboration nous permet d'offrir des solutions de transport transparentes d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord.

Les trains de voyageurs

Notre division des Services ferroviaires voyageurs est chargée de l'exploitation de nos quatre trains de voyageurs.

Les Services de transport des marchandises

La division des Services de transport des marchandises est principalement chargée de la prestation de services de transport aller-retour de minerais, de produits forestiers, de produits chimiques et pétrolifères, entre autres, au nord-est de l'Ontario et au nord-ouest du Québec. En plus du transport de marchandises par wagonnées, Ontario Northland exploite un Service de transport par messageries entre Moosonee et Cochrane.

La plupart des marchandises sont transportées sur des trains de marchandises à horaire fixe se raccordant au Canadien National (CN) et au Canadien Pacifique (CP). Ontario Northland est membre d'un réseau ferroviaire offrant le transport aller-retour de marchandises dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, y compris de marchandises pour importation et exportation en provenance de ports de mer. Ontario Northland se charge en outre de la circulation de trains transportant des charges lourdes ou exceptionnelles.

Notre personnel chevronné veille à la prestation de services supérieurs en matière de transport des voyageurs et des marchandises. Il est aussi chargé de l'entretien des voies ferrées et des équipements. En plus de l'entretien de nos propres équipements, nos ateliers commerciaux de North Bay et de Cochrane offrent également divers services à des clients externes.

Les réussites

- **53 000 Envois en wagons complets; 1 126,5 kilomètres de voie ferrée; 27 locomotives**

  Nos opérations de transport des marchandises expédient, tous les ans, plus de 53 000 envois en wagons complets sur nos 1 126,5 kilomètres de voies ferrées, lesquelles s'étendent de Moosonee au nord, à North Bay au sud, et de Calstock (à l'ouest de Hearst) à l'ouest, à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est. Nous disposons d'un parc de 27 locomotives pour le transport de nos voyageurs et des marchandises.

- **Circulation dense des trains de marchandises entre Moosonee et Cochrane**

  La construction de la mine de diamants DeBeers Victor a continué d'accroître le nombre de trains de marchandises voyageant entre Cochrane et Moosonee. Ces activités se sont poursuivies, en grande partie l'hiver dernier, entre la fin décembre 2006 et le mois de mars 2007, alors que les routes étaient moins praticables.

- **Amélioration du service à la clientèle**

  Nous avons installé, au cours du dernier deux ans, divers systèmes automatisés afin de rehausser le degré de service offert à notre clientèle du service de transport des marchandises. En plus d'accroître les communications électroniques pendant le transport et la gestion des marchandises de notre clientèle, notre système de gestion RailConnect a grandement amélioré nos procédés d'exploitation, d'interaction avec la clientèle et de partage des revenus. Parce que nous fournissons à nos clients des données d'expédition plus précises et opportunes, ils sont en mesure de réagir plus rapidement aux marchés de plus en plus compétitifs.

- **Transport d'un transformateur d'Ontario Hydro pesant un million de livres**

  Du point de vue de la taille et des recettes, Ontario Northland a effectué son plus important transport d'une marchandise unique au cours de l'hiver 2007. Avec la collaboration du CN, notre division du transport ferroviaire a aidé Ontario Hydro à transporter un transformateur d'un million de livres (500 tonnes ou 454 000 kg) de Pickering à Fraserdale, en Ontario (au nord de Cochrane, en route vers Moosonee). Ce transport grandement spécialisé a exigé l'utilisation d'une voiture de chemin de fer dotée de multiples essieux pour que le poids du transformateur puisse être uniformément réparti. Des travaux sur la voie ferrée et les ponts ont également dû être effectués afin de garantir que nos infrastructures résisteraient à cette charge.

- **Un engagement envers l'apprentissage**

  Les ouvriers qualifiés sont essentiels à la réussite d'Ontario Northland. Reconnaissant la valeur que représentent les programmes d'apprentissages, nous offrons des opportunités d'apprentissage depuis plus de 50 ans. À l'heure actuelle, nous employons 28 apprentis dans les disciplines suivantes : forgerons, mécaniciens diésélistes, électriciens, tuyauteurs et mécaniciens de wagons. Nous collaborons de plus avec le ministère de la Formation, des Collèges et Universités, les collèges Canadore et Mohawk et divers autres représentants de l'industrie ferroviaire en vue de la mise sur pied d'un programme de formation d'apprenti mécanicien de wagons approuvé par le ministère.

- **Un engagement envers la sécurité ferroviaire**

  Nous avons poursuivi nos efforts de soutien du programme Opération Gareautrain, un programme d'information publique, parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada (l'ACFC) et Transport Canada avec la collaboration de divers intervenants, en vue de sensibiliser le public à la sécurité ferroviaire et de diminuer le nombre de collisions, d'accidents mortels et de blessures. En plus de faire périodiquement des présentations dans les écoles et au personnel de services d'urgence, nous lançons des campagnes publicitaires sur la sécurité dans l'ensemble de notre région. À titre d'exemple, nous avons monté, en 2006, une mise en scène d'accident avec la participation du personnel de services d'urgence d'Haileybury afin de mieux préparer notre personnel et le leur en cas d'urgence.

Les défis

- **Le prix du carburant**

  Le prix élevé du carburant a poursuivi ses effets sur nos résultats, engendrant des dépenses supérieures à celles prévues au budget. Nous avons ajouté, en 2006, une surcharge accessoire de carburant aux tarifs de transport des marchandises afin de compenser cette hausse du prix du carburant.

- **Une économie au ralenti dans le nord-est de l'Ontario**

  Dans le nord-est de l'Ontario, les perspectives industrielles présentent à Ontario Northland certaines limites par rapport au nombre de clients importants de sa division du transport ferroviaire des marchandises. En plus du ralentissement économique au sein du secteur forestier, lequel a donné lieu à une réduction de la circulation provenant de notre clientèle de l'industrie forestière, l'un de nos plus importants clients de Smooth Rock Falls a mis fin à ses opérations en 2006.

- **Entente de transport au nom du CN**

  En raison d'un changement d'orientation, le CN a choisi d'annuler la portion de notre contrat de transport selon lequel Ontario Northland se chargerait du trafic de fret du CN entre Rouyn-Noranda et North Bay. Les résultats attendus en trafic de fret pour l'année d'exercice 2006-2007 ont donc été inférieurs aux prévisions budgétaires et cette perte de recettes s'étend sur les années à venir. L'entente prévoyant le transport de marchandises au nom du CN entre Rouyn-Noranda et Hearst demeure toujours en vigueur.

- **Le rendement du Northlander**

  Le train de voyageurs Northland continue de présenter à Ontario Northland des défis sur le plan des délais d'exécution, principalement sur la voie ferrée du CN entre North Bay et Toronto. Le fait que le CN soit propriétaire de cette voie principale et qu'il y exploite un nombre élevé de trains de transport de marchandises engendre de nombreux délais sur le train de voyageurs Northlander.

- **Les équipements**

  Nos voitures de voyageurs vieillissent et il faut les remettre en état, en moderniser l'aspect et en améliorer l'accès et le confort.

- **Déraillement d'un train au nord d'Englehart**

  Le 30 mars 2007, un train de marchandises d'Ontario Northland déraillait dans la municipalité de Chamberlain, à quelque 16 kilomètres au nord d'Englehart. Bien qu'aucune blessure corporelle n'ait été enregistrée, 22 voitures contenant diverses marchandises ont quitté les rails. Parmi celles-ci, 15 transportaient de l'acide sulfurique et de celles-là, cinq ont présenté des fuites. Des efforts de remise en état, de réparation et la prise de mesures correctives ont immédiatement suivi.

Ontario Northland offre des services de remise à neuf à l'industrie des véhicules ferroviaires à passagers et de marchandises. La Division de la remise à neuf a été créée en 2006, témoignant de l'expertise que nous avons acquise et de notre intention de développer ce domaine de l'entreprise.

Nous sommes fiers de notre personnel hautement qualifié et chevronné, ainsi que de nos ressources et de nos installations exceptionnelles, parmi lesquelles figurent un complexe d'ateliers d'une superficie de 61 050 pi² et un atelier de peinture de pointe. Nous jouissons de plus d'une excellente réputation d'excellence en matière de qualité et d'exécution.

Nos compétences s'étendent du démontage intégral de wagons à leur remise en état du châssis au toit. Notre expertise comprend la mise à niveau de systèmes électriques et mécaniques, la remise en état de bogies, l'aménagement intérieur et les services d'implantation.

Les réussites

- **L'évolution des travaux au titre du contrat GO Transit**

  Les travaux de remise à neuf de 121 voitures de train de banlieue GO Transit avancent à grands pas avec la livraison de 20 voitures entièrement remises à neuf le 31 mars 2007. Selon des représentants de GO Transit, « la qualité des voitures remises à neuf par Ontario Northland est excellente et ces voitures sont absolument remarquables, témoignant directement de la fierté qu'investit le personnel d'Ontario Northland dans son travail ». Ils ont, de plus, mis au défi « qui que ce soit de pouvoir discerner une voiture remise à neuf par Ontario Northland d'une voiture neuve ».

- **Système de planification des ressources**

  Avec la collaboration de notre service des TI, nous avons mis au point un système informatisé privé de planification des ressources de remise à neuf, lequel nous permet de contrôler les stocks de pièces et de dessins, ainsi que les procédés de travail. Ce système génère automatiquement des horaires de travail quotidiens afin d'assurer l'utilisation plus efficace et efficiente du personnel, des équipements, des installations de travail et des pièces.

Les défis

- **L'espace dans notre atelier de peinture**

  Nos installations de peinture actuelles ne suffirent pas à l'exécution des travaux de peinture de pièces reliées au projet GO Transit, ni à l'entreposage du matériel roulant non relié à ce projet.

- **Le respect des délais de production**

  Les délais de production au titre du projet de remise à neuf GO Transit cars étant très serrés, nous devons relever le défi de satisfaire à ses exigences en matière production.

Ontario Northland

Rapport annuel de la **Commission de transport Ontario Northland** 2006 – 2007

La Commission de transport Ontario Northland a enregistré des pertes de l'ordre de 10 700 000 $ au cours l'année d'exercice se terminant le 31 mars 2007, par rapport à des pertes de 15 300 000 $ au cours des quinze mois précédents. La majeure partie des modifications est due au changement de durée de l'année d'exercice d'une année à l'autre.

Si l'on tient compte des ajustements apportés en fin d'année d'exercice, le total des recettes a augmenté d'environ 10 600 000 $. La majeure partie de cette augmentation provient du contrat de remise à neuf, lequel a engendré une hausse rajustée de 9 200 000 $. Le reste de l'augmentation provient des Services de transport ferroviaire et en autocars, compensée par une légère baisse des recettes de la division des Télécommunications.

Pour sa part, le total rajusté des dépenses d'exploitation a augmenté de 7 600 000 $, principalement à cause d'une hausse des dépenses rajustées de 12 400 000 $, lesquelles sont reliées à l'augmentation de la production au titre du contrat de remise à neuf. En revanche, les dépenses d'exploitation rajustées des Services de transport ferroviaire et en autocar, ainsi que celles d'Ontera sont à la baisse.

Après les rajustements découlant de modifications apportées en fin d'année d'exercice, les dépenses hors exploitation ont connu une légère hausse. L'augmentation des frais reliés à la comptabilité des prestations liées et non liées à la retraite, ainsi que des intérêts débiteurs plus élevés ont été compensés par une baisse d'amortissements et des gains supérieurs sur la vente de propriétés, d'usines et d'équipements.

Au bilan, le total de l'actif s'est vu diminuer d'environ 12 000 000 $, principalement à cause d'une réduction des immobilisations, des comptes débiteurs, des frais de développement et des prestations acquises. Cette diminution a été compensée par des augmentations minimes des inventaires, des frais payés d'avance et des fonds d'autoassurance. Du point de vue du passif et de l'équité, la plupart des articles affichés ont démontré une baisse, à l'exception de ce qui suit :

- Les activités de refonte en capital servant à la prestation de services non commerciaux ont engendré une augmentation du surplus d'apport; et
- L'obligation au titre des prestations accumulées, non liées à la retraite, s'est vue augmenter en raison des modifications aux opérations mentionnées précédemment.

De plus, les bénéfices non répartis sont à la baisse suite à une perte au sein des opérations pendant l'exercice financier.

Kevin Donnelly
Vice-président, Finances et Administration

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation juste des états financiers consolidés et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés furent préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers comporte nécessairement l'utilisation d'estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel est en accord avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles internes comptables conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la société sont correctement comptabilisés et les actifs bien protégés.

Les états financiers consolidés ont été passés en revue par le comité de vérification et finances de la Commission et ont été approuvés par le conseil d'administration des commissaires. De plus, les états financiers consolidés ont été vérifiés par le Vérificateur général de l'Ontario, dont le rapport suit.

T. Hargreaves
Président du conseil d'administration

S. Carmichael
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 31 mai 2007

Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur general de l'Ontario

Rapport du Vérificateur

À la Commission de transport Ontario Northland et
au Ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2007, ainsi que les états consolidés du placement de la province de l'Ontario, des résultats et bénéfices non répartis, et des flux de trésorerie pour l'exercise terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilitié consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues de Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 mars 2007, ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercise terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Toronto, Ontario
Le 31 mai 2007

Jim McCarter, CA
Vérificateur général
Expert-comptable autorisé

Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

	31 mars 2007	31 mars 2006
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	- $	1 340 $
Débiteurs (après provision de 1 452 $; 2006 - 1 282 $)	**17 831**	20 854
Inventaire	**18 876**	18 614
Frais payés d'avance	**1 219**	1 098
	37 926	41 906
Frais de développement (Note 1)	**5 649**	6 095
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
- Valeur marchande 6 294 $; (2006 - 6 004 $)	**6 294**	6 004
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	**261 425**	266 058
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 4)	**74 343**	77 278
	385 637 $	397 341 $
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Endettement bancaire	**505 $**	- $
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	**15 000**	15 000
Créditeurs et frais courus	**29 419**	31 799
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	**4 509**	4 308
Obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 5b)	**276**	1 574
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	**2 726**	3 101
	52 435	55 782
Revenus reportés (Note 6)	**2 939**	5 120
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	**6 294**	6 004
Dette à long terme (Note 5a)	**27 769**	30 540
Obligation découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	**292**	523
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 4)	**57 969**	56 369
	147 698	154 338
Éventualités (Note 10) / **Engagements** (Note 11)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la province de l'Ontario	**109 583**	103 979
Bénéfices non répartis	**128 356**	139 024
	237 939	243 003
	385 637 $	397 341 $

Approuvé au nom de la Commission :

_____ Président du conseil d'administration

_____ Président et chef de la direction

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État consolidé du placement de la province de l'Ontario

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Solde au début de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	**34 753 $**	24 4470 $
Placement net autre qu'en capital-actions	**69 226**	48 949
	103 979	73 396
Variations nettes pendant la période		
Placement non-récurrent de la province de l'Ontario (Note 13)	**-**	20 277
Contributions de la province de l'Ontario	**7 397**	11 911
Remboursements	**-**	(102)
Amortissement	**(1 793)**	(1 503)
	5 604	30 583
Solde à la fin de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	**40 357**	34 753
Placement net autre qu'en capital-actions	**69 226**	69 226
	109 583 $	103 979 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État consolidé des résultats et bénéfices non répartis

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Revenus (Annexe 2)	**144 471 $**	167 336 $
Dépenses (Annexe 2)	**133 534**	157 408
Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et dépenses	**10 937**	9 928
Autres revenus et dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	**12 916**	16 904
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Annexe 2 et note 4)	**6 654**	6 042
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	**2 699**	2 448
Revenus de placements et autres	**(9)**	(17)
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	**(655)**	(168)
Dépenses nettes	**21 605**	25 209
Perte nette de la période	**(10 668)**	(15 281)
Bénéfices non répartis au début de la période	**139 024**	154 305
Bénéfices non répartis à la fin de la période	**128 356 $**	139 024 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Trésorerie provenant de (affectées aux)		
Activités d'exploitation		
Perte nette	**(10 668) $**	(15 281) $
Éléments sans effet sur l'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	**12 916**	16 904
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(655)**	(168)
Frais de développement	**446**	-
Revenus reportés	**(2 181)**	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**6 654**	6 042
	6 512	7 497
Variation des postes hors caisse		
Débiteurs	**3 023**	(1 078)
Inventaire	**(262)**	(6 127)
Frais payés d'avance	**(121)**	(98)
Créditeurs et frais courus	**(2 380)**	2 136
Revenus reportés	**(375)**	1 866
	6 397	4 196
Activités d'investissement		
Placement en immobilisations corporelles	**(12 347)**	(23 939)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**1 711**	622
Frais de développement	**-**	(5 520)
Diminution des autres éléments d'actif	**(180)**	(181)
	(10 816)	(29 018)
Activités de financement		
Endettement bancaire	**505**	-
Dette à long terme (Note 5a)	**(2 570)**	4 997
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	**(314)**	(305)
Contributions de la province de l'Ontario	**7 397**	32 188
Marge de crédit d'exploitation	**-**	(12 000)
Revenus reportés	**-**	2 227
Autres éléments de passif	**(1 939)**	(1 955)
	3 079	25 152
Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	**(1 340)**	330
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	**1 340**	1 010
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	**- $**	1 340 $
Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :		
Intérêts versés au cours de la période inclus dans la perte nette	**2 699 $**	2 566 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Annexe consolidée des placements en immobilisations corporelles — Annexe 1

(en milliers de dollars)

			31 mars 2007	31 mars 2006
	Coût	Amortissement cumulé	**Valeur nette**	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	240 986 $	96 823 $	**144 163 $**	144 149 $
Bâtiments	39 629	15 650	**23 979**	23 767
Équipements	73 462	43 002	**30 460**	31 536
Équipements loués	1 022	45	**977**	938
Travaux en cours	4 336	-	**4 336**	1 971
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	143 851	101 624	**42 227**	39 459
Bâtiments	5 750	3 819	**1 931**	2 024
Travaux en cours	303	-	**303**	6 509
Services d'autobus				
Autobus	9 958	4 971	**4 987**	6 949
Bâtiments	2 696	47	**2 649**	110
Travaux en cours	-	-	**-**	2 443
Services de remise à neuf				
Équipements	547	28	**519**	535
Bâtiments	3 305	150	**3 155**	3 240
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	337	**48**	58
Travaux en cours	42	-	**42**	35
Développement				
Terrains et bâtiments	2 851	1 202	**1 649**	1 685
Terrain détenu pour fin de revente	-	-	**-**	650
	529 123 $	267 698 $	**261 425 $**	266 058 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation

Annexe 2

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	72 737 $	88 690 $
Remboursement du gouvernement (Note 7)	18 551	23 771
Revenus d'exploitation	91 288	112 461
Dépenses d'exploitation	76 048	97 317
Bénéfice d'exploitation	15 240	15 144
Amortissement	7 699	9 524
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	4 297	3 807
Gain sur vente d'immobilisations corporelles	(647)	(250)
Dépenses d'intérêts	1 278	1 488
Bénéfice d'exploitation	2 613	575
Télécommunications (Ontera)		
Revenus de ventes (Note 8)	30 074	38 023
Dépenses d'exploitation	28 206	39 533
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 868	(1 510)
Amortissement	4 194	6 009
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	1 065	967
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-	4
Perte d'exploitation	(3 391)	(8 490)
Services d'autobus		
Revenus de ventes	11 530	13 764
Dépenses d'exploitation	9 415	12 306
Bénéfice d'exploitation	2 115	1 458
Amortissement	616	932
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	399	363
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-	110
Dépenses d'intérêts	140	-
Bénéfice d'exploitation	960	53
Services de remise à neuf		
Revenus de ventes	10 870	2 128
Dépenses d'exploitation	13 470	1 303
Bénéfice (perte) d'exploitation	(2 600)	825
Amortissement	82	95
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	427	483
Dépenses d'intérêts	466	247
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 575) $	- $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation — Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	**146**	107
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**49**	229
Revenus d'exploitation	**195**	336
Dépenses d'exploitation	**270**	174
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(75)**	162
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	**514**	624
Dépenses d'exploitation	**281**	381
Bénéfice d'exploitation	**233**	243
Amortissement	**37**	46
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(8)**	(32)
Bénéfice d'exploitation	**204**	229
Administration		
Revenus d'exploitation	**-**	-
Dépenses d'exploitation	**5 844**	6 394
Perte d'exploitation	**(5 844)**	(6 394)
Amortissement	**288**	298
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**466**	422
Dépenses d'intérêts	**815**	713
Perte d'exploitation	**(7 413)**	(7 827)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	**125 871**	143 336
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**18 600**	24 000
Total des revenus	**144 471**	167 336
Dépenses	**133 534**	157 408
Bénéfice d'exploitation	**10 937**	9 928
Amortissement	**12 916**	16 904
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**6 654**	6 042
Dépenses d'intérêts	**2 699**	2 448
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(655)**	(168)
Perte d'exploitation	**(10 677) $**	(15 298) $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 mars 2007

Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans la région nord est du nord de l'Ontario.

Méthode de comptabilité

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Inventaire

À l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Fonds d'autoassurance

L'actif du fonds d'autoassurance est présenté au coût d'acquisition.

Placements en immobilisations corporelles et amortissement

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies – lignes principales et branches	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel de télécommunications	15 à 25 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en immobilisations corporelles destinés à des activités désignées "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au Placement net en immobilisations corporelles (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du Placement net en immobilisations corporelles (voir page 5).

Le 31 mars 2007

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus admissibles moyens et est généralement applicable débutant la première journée du mois suivant l'emploi. Le plan n'est pas indexé, cependant, il y a eu une variété d'augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2006. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1er janvier 2009.

Autres régimes

La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance-vie de groupe, les soins de santé et l'assurance invalidité de longue durée par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnaît les prestations de la CSPAAT en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par le CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les écarts entre résultats et prévisions. Les écarts entre résultats et prévisions sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

Le 31 mars 2007

Frais de développement

La Commission a encouru certains frais se rapportant au développement d'un nouveau secteur d'activité (Services de remise à neuf). Les frais de développement sont passés en charge, à partir de l'exercice 2006-2007. Les frais de développement qui satisfont aux conditions généralement reconnus, y compris l'assurance raisonnable d'avantages futurs, sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement linéaire au prorata des unités complétées sur une période n'excédant pas cinq ans.

Comptabilisation du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable (voir note 8).

Impôts sur le revenu

À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérés de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts..

Conversion des devises

Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant. Un gain de change se chiffrant à 470 000 $ (697 000 $ en 2005-2006) est inclus dans les revenus de ventes des services ferroviaires. Ce gain provient surtout des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisés pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes en banque et dépôts à court terme dont l'échéance initiale est de moins de trois mois.

Le 31 mars 2007

1. Frais de développement

	2007	2006
Frais de développement - début d'exercice	**6,095,000 $**	- $
Additions	-	6,095,000
Amortissement	**446,000**	-
Frais de développement - en fin d'exercice	**5,649,000 $**	6,095,000 $

2. Fonds d'autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autoassurance comprennent une prime de 100 000 $, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent de l'encaisse au montant de 2 066 000 $ (6 120 000 $ en 2006) plus 4 228 000 $ débiteurs à la Commission (116 000 $ payable a la Commission en 2006).

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes du fonds pour son utilisation temporaire. La Commission paye de l'intérêt au Fonds au taux préférentiel bancaire diminué de 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

3. Marge de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 8 000 000 $ est utilisé au 31 mars 2007 (8 000 000 $ au 31 mars 2006). La Commission dispose en plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 $ auprès de l'OOF. De ce montant, 7 000 000 $ est utilisé au 31 mars 2007 (7 000 000 $ au 31 mars 2006). Ces deux marges de crédit portent intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 25 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation avec la Banque CIBC de 1 500 000 $ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les comptes débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2007, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 $ (1 428 000 $ en 2006) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

Le 31 mars 2007

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobiliers et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels. La date de mesure annuelle du régime de retraite de la CTON est le 31 décembre.

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 mars 2007 et 31 mars 2006, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	2007	2006
Fonds d'investissement - domestique	20 % - 30 %	**25 %**	33 %
- Foreign	8 % - 30 %	**22 %**	13 %
Titres de créances	35 % - 55 %	**49 %**	51 %
Immobiliers	0 % - 15 %	**3 %**	2 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	**1 %**	1 %
Total		**100 %**	100 %

a. Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite

	2007	2006
Obligations au titre des prestations constituées	**495,452,000 $**	489,751,000 $
Juste valeur des actifs du régime	**510,034,000**	485,045,000
Surplus (déficit)	**14,582,000**	(4,706,000)
Actifs au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	**77,278,000**	80,076,000)
Dépenses	**(3,115,000)**	(2,979,000)
Cotisations	**180,000**	181,000
Actifs au titre des prestations constituées		
- en fin d'exercice	**74,343,000 $**	77,278,000 $

Le 31 mars 2007

4. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2007	2006
Passif au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	**56 369 000 $**	55 261 000 $
Dépenses - non-CSPAAT	**3 464 000**	2 926 000
Dépenses - CSPAAT	**75 000**	137 000
Cotisations - non-CSPAAT	**(1 939 000)**	(1 955 000)
Passif au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**57 969 000 $**	56 369 000 $

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 11 306 000 $ (11 231 000 $ en 2006). Ce montant a été déterminé basé sur les calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2006.

c. Composantes de la charge nette de retraite

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Coût des services rendus moins contributions des employés	**9 470 000 $**	6 721 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**25 630 000**	25 045 000
Rendement prévu des actifs du régime	**(35 295 000)**	(30 881 000)
Amortissement de l'obligation initial	**197 000**	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	**1 195 000**	1 153 000
Amortissement du gain actuariel net	**1 918 000**	744 000
	3 115 000 $	2 979 000 $

d. **Composantes de la charge nette au titre des autres régimes**

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Coût des services rendus	**1 001 000 $**	793 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 538 000**	2 283 000
Amortissement du gain actuariel net	**-**	(13 000)
	3 539 000 $	3 063 000 $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	**5,25**	5,75
Taux d'actualisation - autres régimes	**5,25**	5,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	**7,50**	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	**4,00**	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	**4,50 % à 10,0 %**	4,5 % à 10,0 %

Le 31 mars 2007

5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition

	2007	2006
a. Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30,000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	**3 415 000 $**	3 598 000 $
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43,000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	**541 000**	1 012 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	**11 754 000**	12 937 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	**7 748 000**	8 543 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements annuels de 1 681 000 $ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	**6 000 000**	6 000 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de 13 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2006, pour une période de 25 ans.	**2 244 000**	2 292 000
Avances de la Banque de Montréal sur un emprunt construction portant intérêts au taux préférentiel bancaire diminué de 0,75 %. La banque va faire des avances jusqu'à 6 000 000 $ avant de convertir à un emprunt à terme, terme n'excédant pas 10 ans, portant intérêts au coût des fonds pour la banque majoré de 25 points de base. Garanties par les actifs d'Ontera.	**250 000**	-
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat à compter du 1er décembre 2000.	**326 000**	466 000
	32 278 000	34 848 000
Moins - portion courante	**4 509 000**	4 308 000
	27 769 000 $	30 540 000 $

Le 31 mars 2007

5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2007 - 2008	4 509 000 $
2008 - 2009	4 420 000
2009 - 2010	4 230 000
2010 - 2011	4 178 000
2011 - 2012	2 945 000
Par la suite	11 996 000
	32 278 000 $

	2007	2006
b. Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,93 %, remboursable par versements mensuels de 7 000 $ en capital et intérêts à compter du 24 janvier 2006, pour une période de 4 ans.	**211 000 $**	280 000 $
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5 %, remboursable par versements mensuels de 10 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mars 2006, pour une période de 3 ans.	**219 000**	334 000
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 10 %, remboursable par versements mensuels de 11 000 $ en capital et intérêts à compter du 27 novembre 2005, pour une période de 2 ans.	**73 000**	198 000
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 7 %, remboursable par versements mensuels de 1 000 $ en capital et intérêts à compter du 22 septembre 2006, pour une période de 5 ans.	**65 000**	-
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,5 %, remboursable par versements mensuels de 22 000 $ en capital et intérêts à compter du 18 décembre 2004, pour une période de 2 ans.	-	1 285 000
	568 000	2 097 000
Moins - portion courante	**276 000**	1 574 000
	292 000 $	523 000 $

Le 31 mars 2007

5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

Les paiements découlant de contrats de location-acquisition inclus ci-dessus s'élèvent à :

2007 - 2008	303 000 $
2008 - 2009	217 000
2009 - 2010	76 000
2010 - 2011	13 000
2011 - 2012	6 000
Paiements minimums exigibles	615 000
Moins : montant représentant les intérêts	47 000
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	568 000 $

6. Revenus reportés

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les deux montants significatifs suivants :

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 4 030 000 $ en 2005-2006 qui s'ajoutait au 2 627 000 $ reçu en 2004 pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 3 961 000 $ (5 723 000 $ en 2005-2006) a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 866 000 $ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2008. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2006-2007, un montant de 1 762 000 $ (750 000 $ en 2005-2006) de cette avance a été constaté à titre de revenus.

Hydro One est entrée dans un accord de 20 ans pour l'utilisation des câbles de fibre optique de la Commission, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 $. Un montant de 1 104 000 $ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 035 000 $ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2008. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2006-2007, un montant de 69 000 $ (86 000 $ en 2005-2006) a été constaté à titre de revenus.

7. Remboursement du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le Ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines opérations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice. À compter de l'exercice 2002, le gouvernement provincial a commencé à dédommager entièrement pour les pertes encourues au sein du service de trains de passagers.

Le 31 mars 2007

7. Remboursement du gouvernement (suite)

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Un remboursement annuel de 2 500 000 $ a été reçu jusqu'à l'expiration de l'entente le 31 mars 2007.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	**16 051 000 $**	20 646 000 $
Services maritimes (Moosonee)	**49 000**	229 000
	16 100 000	20 875 000
De Transport Canada :		
Opérations de la période en cours	**2 500 000**	3 125 000
	18 600 000 $	24 000 000 $

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

8. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les exploitants de centraux urbains étaient basés sur une décision finale rendue par le CRTC en mars 2005. Les tarifs ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'exercice pendant lequel ils sont connus et estimables.

9. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2006-2007, les ventes aux détails brutes étaient de 547 000 $ (226 000 $ en 2005-2006) et les ventes en gros brutes étaient de 61 000 $ (58 000 $ en 2005-2006).

10. Éventualités

a. Actifs de Ontera

Durant les périodes comptables actuelles et précédentes, O.N.Tel Inc. (exploité à titre de Ontera) a subi des pertes d'exploitation. O.N.Tel Inc. a aussi subi des pertes de trésorerie durant la période comptable précédente (voir annexe 2). Pour remédier cette situation, la direction a développé un plan d'affaires qui exige un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. Ce plan a été revu par un tiers conseil indépendant et approuvé officiellement par la Commission. La province a aussi approuvé le plan y compris l'investissement en capital sous-jacent. Des négociations sont en cours avec des divers bailleurs de fonds pour obtenir le financement nécessaire.

b. Demandes en dommages

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 $ appliquée. En cas de pertes, le montant serrait imputé aux opérations une fois celui-ci établi.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 $ a été présentée à l'Agence nationale de transport en vue du remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. La probabilité de réussite de cette réclamation demeure indéterminable et par conséquent, n'est pas comptabilisée dans ces états financiers.

c. Déraillement

Le 30 mars 2007 un des trains de marchandises de la Commission a déraillé dans une zone éloignée du nord-est de l'Ontario. Le train transportait, en plus d'autres marchandises, des wagons d'acide sulfurique. Les coûts environnementaux et de nettoyage du déraillement ne sont pas estimables à la date d'impression des états financiers de la Commission et seront comptabilisés dans l'exercice prochain. Comme par le passé, ces coûts devraient être couverts par le Fonds d'autoassurance (note 2).

11. Engagements

La Commission a signé des contrats de location exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, au matériel informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

Le 31 mars 2007

12. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de trésorerie et équivalents de trésorerie, de débiteurs, d'endettement bancaire, d'une marge de crédit d'exploitation, de créditeurs et de frais courus, de dette à long terme et d'obligation en vertu de contrats de location-acquisition. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit. Sauf indication contraire, les justes valeurs de ces instruments financiers correspondaient approximativement à leurs valeurs comptables.

13. Contributions de la province de l'Ontario

En mars 2005, l'Office ontarien de financement a dégagé la Commission de son obligation à rembourser un montant de 20 277 000 $ de la marge de crédit d'exploitation. Ce montant fut reclassé au Placement de la province de l'Ontario.

14. Transactions entre apparentés

Au cours de la période, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 177 000 $ (160 000 $ en 2005-2006) en frais de soutien financier et administratif.

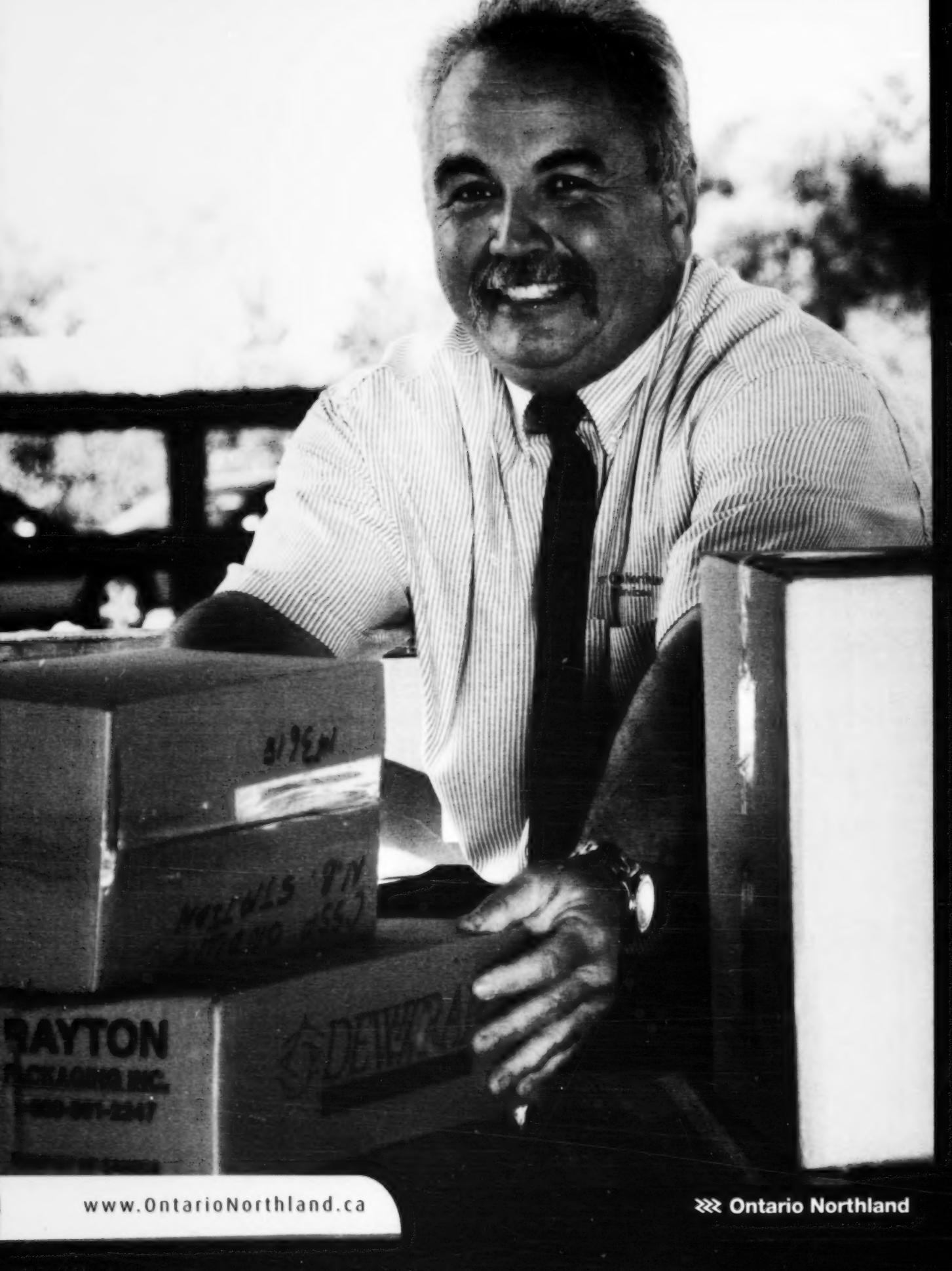
15. Dépendance économique

Au cours de 2006-2007, 35 % des recettes de la division des Services ferroviaires (38 % en 2005-2006) provenaient de trois clients majeurs.

16. Chiffres comparatifs

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.

Sujet à un amendement à la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, la Commission a changé sa fin d'exercice du 31 décembre au 31 mars. Par conséquent, cette présentation couvre une période de quinze mois se terminant le 31 mars 2006.


www.OntarioNorthland.ca
Ontario Northland